

С Т Е Н О Г Р А М М А

совещания на тему "Акцизы на автомобильный и прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей: проблемы правового регулирования"

14 июля 2017 года

С.Н. РЯБУХИН

Добрый день, уважаемые коллеги! Прошу занимать рабочие места. Приступаем к нашему совещанию. Она был анонсирована и обозначена давно. Я еще раз повторю тему – "Акцизы на автомобильный и прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей: проблемы правового регулирование".

Коллеги, вы знаете о том, что наш комитет очень системно уже на протяжении двух последних лет, очень активно занимается регулированием рынка подакцизных товаров, такого как алкогольный, табачный. У нас целый комплекс вместе с Минфином законодательных инициатив по регулированию табачного рынка. А в данном случае мы решили проанализировать, что дали нам изменения по акцизной политике в 2016 году. Вы знаете, дважды меняли подходы. Что это дало для бюджетной системы, что дало с точки зрения эффективности регулирования подакцизных товаров на этих двух рынках.

Ну и было бы неплохо обменяться мнениями по поводу того, чтобы уже оценить озвученную идею – транспортный налог на

акцизы, изменения внести в этой части, что это даст и как относиться у этой идее, к этой инициативе. Я думаю, поэтому в этой части у нас будет очень интересная дискуссия, обмен мнениями.

У нас занимается этим вопросом заместитель председателя комитета Шуба Виталий Борисович. Я прошу, Виталий Борисович, не только в рамках нашего сегодняшнего совещания, но этой темой надо заниматься постоянно. Поэтому, Виталий Борисович, пожалуйста, Вам слово.

В.Б. ШУБА

Спасибо, Сергей Николаевич.

Уважаемые коллеги! Сергей Николаевич обозначил тему и предложил выйти за рамки обсуждаемой повестки, исходя из нескольких обстоятельств. Первое. Мы стоим на пороге рассмотрения проекта федерального закона о федеральном бюджете на очередной финансовый год и плановый период. А при этом мы должны принять изменение в налоговое законодательство, исходя из которого формируются доходы бюджетной системы Российской Федерации. При этом в Государственной Думе сейчас находится законопроект, он уже готов ко второму чтению, это об индексации акцизов.

С учетом того, что Алексей Валерьевич принимает участие, хотелось бы более подробную информацию получить по этому законопроекту.

И сразу же я задаю вопрос. Мы проговаривали, исходя из того, что усиливаем сейчас вопросы регулирования рынка производства и оборота алкоголя, исходя из того, что были несчастные случаи на протяжении последнего года, связанные с потреблением нашими гражданами спиртосодержащей продукции (иркутскую трагедию все помнят – 78 человек умерли), одно из предложений, которое мы

высказывали, кстати, не было отторжения со стороны представителей Правительства, ввести акциз на спиртосодержащую продукцию. Вот тот законопроект, который находится в Государственной Думе, там этого сейчас не присутствует.

И к теме сегодняшнего совещания. Было принято решение довольно серьезно поменять законодательство в части акцизов, в части налога на добычу полезных ископаемых, так называемый большой налоговый маневр.

мс

При этом было несколько проблем. Первую проблему мы видели – с учетом роста НДС у нефтедобывающих компаний и нефтепереработки возникали снижения по налогу на прибыль, а налог на прибыль в своей бóльшей части зачисляется в бюджеты субъектов Российской Федерации. В ходе уже исполнения бюджетов видим, что резкого снижения доходов по этим налогам не произошло.

Вторая тема – это прямогонный бензин. Те изменения, которые были приняты, приводили к тому (это в части поддержки нефтехимии), что регионы, получая бóльшую часть акцизов на бензин, дизтопливо и так далее, на нефтепродукты, возмещали акциз по прямогонному бензину. Эта сумма растет, и, Алексей Валерьевич, хотелось бы услышать все-таки, какие мы ожидаем дальше тенденции.

Ну и с учетом того, что мы ждали Евгения Ивановича Дитриха на этом совещании, проговорить по вопросам формирования как федерального, так и регионального дорожных фондов. Предложения высказывались в рабочем порядке, все-таки официально мы информацию не получили. Это касается перераспределения акцизов между уровнями бюджетной системы.

В прошлом году было принято решение, и мы обсуждали, что это будет временным решением, часть акцизов передать на федеральный уровень. Но та информация, которую мы имеем в части приведения в нормативное состояние территориальной дорожной сети, — ситуация очень неблагоприятная, то есть недополучают финансирование сегодня регионы, особенно муниципалитеты, но это уже проблема регионов. Что по этому поводу может сказать Минтранс?

Ну вот, пожалуй, я обозначил. Еще есть ряд вопросов, который касается акцизной политики, но он вышел за рамки заявленной повестки дня.

С.Н. РЯБУХИН

Спасибо.

Я думаю, что правильно будет, если мы послушаем Алексея Валерьевича Сазанова, директора Департамента налоговой и таможенной политики Министерства финансов Российской Федерации.

Алексей Валерьевич, пожалуйста, Вам слово.

А.В. САЗАНОВ

Сергей Николаевич, спасибо.

Я просто хотел попросить презентацию, если можно, как-то вывести.

С.Н. РЯБУХИН

Да, у нас техническая служба тут есть?

А.В. САЗАНОВ

Да, спасибо большое.

Тогда сразу на слайд № 2, чтобы просто всем наглядно было.

Это поступление в консолидированные бюджеты по акцизам на нефтепродукты в 2016 году. Как мы видим, у нас основная часть

приходится на автобензин, это составляет порядка 280 млрд. рублей. После этого идет дизельное топливо – порядка 156 млрд. рублей. И после этого идут то, для чего мы в прошлом году ввели определение средних дистиллятов, – это порядка 15 млрд. рублей.

Потом если посмотреть правее на слайд, то представлены вычеты, которые мы предоставили по итогам 2016 года. Соответственно, по прямогонному бензину (здесь это просто называется нефтя, ну, это другое название прямогонного бензина), – это 21 млрд. рублей, по авиакеросину мы предоставили вычетов на 14 млрд. рублей, и по ароматическим углеводородам мы предоставили 8 млрд. рублей. Итого вычеты по акцизам за 2016 год составили 43 млрд. рублей. А это в принципе в полном объеме совпадает с теми ожиданиями, которые у нас были по тем суммам акциза, которые необходимо будет сделать, когда мы внедряли налоговый маневр. Начиная с 2015 года мы предполагали, что в 2016 году сумма вычетов будет порядка 50 млрд. рублей, но она оказалась даже немного меньше.

В основном это связано с авиакеросином, потому что если смотреть на объемные показатели, то вычет по прямогонному бензину предоставлен в отношении сырья для нефтехимии объемом 3,3 млн. тонн, по ароматическим углеводородам – 1,4 млн. тонн, а по авиакеросину – в объеме 5 млн. тонн. Мы при этом по авиакеросину ожидали, что это будет порядка 8-9 млн. тонн – те объемы, в отношении которых будет предоставлен вычет.

вб

И в связи с этим наблюдаем снижение где-то порядка 7 миллиардов от тех ожиданий, которые у нас были.

Следующий слайд.

Теперь к средним дистиллятам. Как вы знаете, в прошлом году, в конце 2015 года и начиная с 2016 года, оно заработало. Было введено понятие средних дистиллятов в связи с тем, что дизельное топливо стало продаваться в больших количествах на автозаправочных станциях (продаваться и производиться, естественным образом) под видом товаров-прикрытий, таких как печное топливо, бытовое топливо, судовое маловязкое топливо и другие. Поэтому мы ужесточили требования к средним дистиллятам, ввели такое очень широкое понятие, которое охватывает практически все фракции, которые могут быть использованы под дизельное топливо.

Соответственно, какой эффект мы видим? Например, в 2015 году всего подакцизного дизельного топлива было 30 млн. тонн. 30,3 млн. тонн — это то дизельное топливо, в отношении которого были уплачены акцизы. Если смотреть на 2016 год, то у нас дизельного топлива, в отношении которого уплачены акцизы, 33 млн. тонн, и кроме этого в отношении средних дистиллятов еще 3 млн. тонн. Соответственно, мы вывели из тени порядка 6 млн. тонн дизельного топлива. Ну, назовем его "дизельное топливо". Просто по-разному его можно называть, но по факту это дизельное топливо, которое используется как моторное топливо. На мой взгляд, это достаточно существенный наш успех. Если только смотреть по средним дистиллятам, дополнительно в бюджет пришло порядка 15 млрд. рублей. Если смотреть еще по тем 3 млн. тонн дизельного топлива, которые "обелились" в результате, это еще порядка 15 миллиардов. Соответственно, от наших новаций, связанных со средними дистиллятами, в 2016 году дополнительно бюджет заработал порядка 30 млрд. рублей. На наш взгляд, это достижение в какой-то степени.

Но при этом хотел бы отметить, что все равно (если посмотреть, оранжевым цветом выделено) порядка 4 млн. тонн суррогатов, по нашим оценкам, по-прежнему продается на внутреннем рынке. Теперь это называется "вакуумные газойли", которые с заводов уходят как вакуумные газойли, а потом, скорее всего, они где-то разбавляются, доводятся до качества дизельного топлива и продаются на автозаправочных станциях. Вот эти 4 млн. тонн, которые сейчас не охвачены нашим сегодняшним определением, там где нам еще предстоит работа...

Я надеюсь, что мы к осенней сессии подготовимся совместно с нефтяными компаниями, естественно, которые заинтересованы в "выбелении" рынка, подготовим предложения и вынесем их на рассмотрение Правительства, а потом если Правительством будет одобрено, то, соответственно, Думы и Совета Федерации. Надеюсь здесь на вашу поддержку, потому что все-таки 4 млн. тонн с учетом того, что сейчас ставка на средние дистилляты уже порядка 7–8 тыс. рублей, это порядка 30 млрд. рублей дополнительных доходов для дорожных фондов. Сумма немаленькая.

Следующий слайд, пожалуйста.

Это такой больше информационный слайд. Это просто по уровню акцизной нагрузки на моторные топлива в сравнение с различными странами, экономиками. Если посмотреть, то мы где-то здесь в принципе посередине. Мы здесь просто сделали в долларах на литр, чтобы было сопоставимо с иными странами. Мы видим, что у нас по автомобильному бензину и по дизельному топливу приблизительно одинаковая нагрузка – порядка 60 центов на литр, если переводить-таки. Мы здесь существенно ниже, если посмотреть по сравнению с развитыми экономиками. В Японии, Великобритании, как вы видите, существенно выше уровень акцизов

в цене топлива, то есть в некоторых случаях он превышает 50 процентов. Если посмотреть, например, Великобританию и Германию, то там акциз и НДС даже превышают саму себестоимость топлива, которая есть, то есть там доля налогов в цене реализации больше 50 процентов. Здесь мы пока достаточно на относительно комфортном уровне находимся – порядка 30–40 процентов.

Следующий слайд, пожалуйста.

Ну и последний вопрос – о том, какой был эффект от того "налогового маневра", который мы начали в 2015 году, на сектор нефтепереработки. Это тоже информационный слайд. Я просто хочу обратить внимание на самую нижнюю строчку, где написано "выход светлых нефтепродуктов". Если посмотреть, то в 2014 году у нас выход светлых был всего лишь 59 процентов. Я могу так сказать, что, например, в развитых экономиках, там где хорошая нефтепереработка, – Евросоюз, США – выход светлых составляет порядка 70 процентов. То есть нам еще есть где работать в секторе нефтепереработки. Здесь мы видим, что за три года, получается, нам удалось увеличить выход светлых на 4 процентных пункта.

Я здесь просто очень легкий расчет провел на примере 2016 года – дополнительный валовой внутренний продукт, который за счет этого был создан, когда мы темные нефтепродукты, которые идут с дисконтом порядка 30 процентов к цене нефти, перерабатываем в светлые нефтепродукты, которые идут где-то порядка плюс 40 процентов к цене нефти. Дополнительный валовой продукт, который был создан только благодаря этим 4 процентам, составляет порядка 120–130 млрд. рублей.

сб

На наш взгляд, мы видим, что "налоговый маневр" работает, и наше глубокое убеждение, что его надо продолжать. Это все, что я хотел сказать. Спасибо за внимание.

С.Н. РЯБУХИН

Один только вопрос, Алексей Валерьевич. Мы видим из Вашего доклада, что этот комплекс мер дал результат и по приросту, и вывода из тени, с одной стороны, в объеме 6 млн. тонн и увеличение светлых на 4 процента.

Пока мы еще в аутсайдерах находимся по сравнению с западными странами. А перспектива-то какая в ближайшие три года? Эти меры будут работать, или надо все-таки какие-то дополнительные шаги делать по увеличению светлых?

А.В. САЗАНОВ

Да, Сергей Николаевич, эти меры, безусловно, будут работать, просто надо понимать, что инвестиции в нефтепереработку это достаточно долгий процесс, и они существенные — это десятки миллиардов долларов. Сейчас, по нашему мнению, стимулы созданы с точки зрения налоговой политики, фискальной даже политики. По нашему мнению необходимо продолжать "налоговый маневр", когда мы отменяем совсем экспортные пошлины и переходим к некоему отрицательному акцизу на нефть. Но этот вопрос еще необходимо прорабатывать с нефтяными компаниями, поскольку это очень тонкий механизм, который требует тонкой настройки. Но даже те стимулы, которые сейчас созданы, они достаточные для инвестиций в углубляющие процессы нефтепереработки.

Другой разговор, сейчас время низких цен на нефть и это, конечно, все равно такой сдерживающий фактор, который, несмотря на те стимулы, которые были созданы, все равно в полной мере не позволяет их реализовать. Спасибо.

С.Н. РЯБУХИН

С учетом этого фактора внешнего, конъюнктурного фактора, надо, конечно, подумать о дополнительных мерах.

Департамент автомобильной промышленности Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, сначала был заявлен Павел Александрович Безрученко, я смотрю, замена произошла. Дмитрий Алексеевич Коротаев, да?

Д.А. КОРОТАЕВ

Да, совершенно верно.

С.Н. РЯБУХИН

Пожалуйста, Дмитрий Алексеевич, Вам слово.

Д.А. КОРОТАЕВ

Здравствуйте, коллеги! В настоящее время требования к автомобильному бензину и дизельному топливу установлены техническим регламентом Таможенного союза, согласно которому выпуск в обращение автомобильного бензина и дизельного топлива класса 5 не ограничен.

Для стимулирования нефтехимической отрасли с целью производства топлива, соответствующего требованиям безопасности, Минпромторг России полагает целесообразным поэтапное сокращение ставок акциза на нефтепродукты. При этом при рассмотрении вопроса влияния изменений законодательства о налогах и сборах в части установления акцизов на производство нефтепродуктов полагаем целесообразным рассмотреть предложение о дифференциации ставок акцизов на автомобильный бензин и топливо дизельное по принципу снижения ставки на топливо более высокого экологического класса.

Вместе с этим в целях дестимулирования производства топлива экологического класса ниже 5 и предотвращения

заинтересованности в нелегальном производстве автомобильного бензина полагаем целесообразным использовать повышающие коэффициенты при установлении ставок акцизов на топливо более низкого класса.

В принципе у меня все.

С.Н. РЯБУХИН

Спасибо.

Виталий Борисович, у Вас есть что-то в этой части? Давайте вопросы уже потом.

Министерство транспорта Российской Федерации – Марченко Ольга Николаевна, заместитель директора департамента. Пожалуйста, Ольга Николаевна.

О.Н. МАРЧЕНКО

Спасибо.

Уважаемый Сергей Николаевич, уважаемые члены комитета, присутствующие здесь на совещании! Я в двух словах хочу напомнить о принципах формирования региональных дорожных фондов. В соответствии со статьей 179.4 Бюджетного кодекса объемы бюджетных ассигнований региональных дорожных фондов формируются в размере не менее прогнозируемого объема доходов от ряда поступлений: это акцизы на нефтепродукты, от транспортного налога поступления, межбюджетные трансферты из федерального бюджета и иные доходы.

Хочу для уточнения с Алексеем Валерьевичем сказать, если я правильно поняла, акцизы на средние дистилляты не формируют дорожные фонды региональные. Это для понимания.

Основная доля доходов, естественно, приходится на акцизы на нефтепродукты.

ТМ

По прогнозам, где-то на 2017 год от этих понятных для нас источников, акцизы и транспортный налог, и межбюджетные трансферты, доля акцизов составляет около 54 процентов.

По данным Федерального казначейства, в консолидированные бюджеты субъектов в 2014 году поступили доходы от акцизов в размере 266 млрд. рублей, в 2015 году – 293, в 2016 году – 416 млрд. рублей. Вот этот резкий скачок 2016 года был вызван тем, что с апреля были повышены ставки акцизов. По поручению Президента дополнительные доходы от этого повышения были поделены между федеральным и региональными бюджетами. А с учетом того, что норматив зачисления в региональные бюджеты акцизов, который ранее составлял 100 процентов, был снижен до 88 процентов чуть позднее, чем были повышены акцизы, то субъекты получили средств от доходов от акцизов гораздо больше, чем планировалось изначально на 2016 год. Это была цифра 322 миллиарда при стопроцентном нормативе, и по уточненному прогнозу Минфина на конец года 399 ждали, получили 416. Тем больнее сейчас ощущаются субъектами те изменения, которые произошли в законодательстве Российской Федерации в части установления норматива зачисления в бюджеты доходов от акцизов в 2017 году в размере 61,7 процента. В соответствии с этими изменениями по прогнозу субъекты в 2017 году получают доходы от акцизов 306,8 млрд. рублей, что на 109,6 (почти на 110) миллиардов меньше, чем фактически получено в 2016 году.

Однако справедливости ради надо сказать, что этот ожидаемый объем, который сейчас прогнозируется Минфином, практически равен тому объему доходов от акцизов, который был бы получен субъектами, если бы не было повышения акцизов с 1 января 2017 года. То есть в Налоговом кодексе существует провал по

2017 году (существовал) по ставке акцизов. По бензину он составлял 2700 рублей на 1 тонну бензина. Поэтому все это повышение ставок акцизов, которое было осуществлено с 1 января 2017 года, было изъято (вот путем изменения этого норматива зачисления) в сторону федерального бюджета. Если слово "изъято" применимо в данном случае.

Конечно, еще влияние вычета по прямогонному бензину. Он действительно увеличивается, в 2016 году это 21 с хвостиком, на 2017 год Минфин ждет его в размере 34 миллиардов, но может быть он будет меньше, потому что тенденция такая вроде на уменьшение. Другой вопрос, что нам достаточно сложно его мониторить, потому что мы стараемся доходы от акцизов как-то проверять и курировать при формировании бюджетов. А вот ситуация с прямогонным бензином для нас не очень такая понятная.

При этом понятное состояние региональной дорожной сети. На 1 января 2017 года более 58 процентов дорог регионального значения не соответствуют нормативно транспортно-эксплуатационным требованиям. Изменения в положительную сторону очень медленные. На 1 января 2015 года соответствовало нормативным требованиям 36,8 процента, на 1 января 2017 года – 41,5. То есть изменения такие медленные.

Мало того, у субъектов есть еще задача (и никто ее не снимал) – это поручение Президента по удвоению объемов строительства в период 2013–2022 годов по сравнению с предыдущим десятилетием. Сейчас они вводят в эксплуатацию при хорошем раскладе до 3 тыс. километров в год автомобильных дорог. И для выполнения поручения, по оценке, нужно более чем 5 тыс. километров в год вводить ежегодно, чтобы до 2022 года выполнить

поручение. В общем, сейчас это практически, получается, что не очень реально.

И с учетом этих задач, которые стоят перед регионами, Минтранс обращался к Президенту Российской Федерации Владимиру Владимировичу Путину с тем, чтобы изменить нормативы зачисления акцизов с поэтапным доведением его до 100 процентов, как это было раньше. Впоследствии Президентом были даны поручения о подготовке предложения о внесении в законодательство Российской Федерации изменений, предусматривающих это поэтапное увеличение с доведением до 100 процентов с 1 января 2019 года. Повторно были даны поручения 22 июня.

ст

Исполнение вот этих поручений позволило бы увеличить объем доходов консолидированных бюджетов субъектов в 2018 году на 161 млрд. рублей, в 2019 году – на 224 млрд. рублей. В регионы из этой доли с учетом 10-процентного отчисления в местные бюджеты пошло бы 145 и 202 млрд. рублей соответственно. И по нашей оценке, если бы все эти дополнительные доходы были направлены на ремонт региональной дорожной сети, это бы дало общий прирост дорог, соответствующих нормативному требованию, примерно на 5 процентов в год. Естественно муниципальные дорожные фонды тоже бы получили от этой части в размере 10 процентов примерно, то есть это 16 и 22 млрд. рублей соответственно. Вот по нашим данным Минфин готов этот норматив изменить только в части одного рубля на один литр. Может быть, это, конечно, рабочие данные, но тем не менее.

В связи с этим, уважаемые сенаторы, просим поддержать предложение Минтранса по поэтапному доведению в ближайшие два

года нормативов зачисления до 100 процентов для финансового обеспечения дорожной деятельности регионов.

Спасибо за внимание.

С.Н. РЯБУХИН

Спасибо, Ольга Николаевна, за хорошее выступление.

Вот я бы хотел у Вас уточнить. Вот Вы говорите о том, что ситуация по прямогонному бензину не очень контролируемая, да? Я так понял?

О.Н. МАРЧЕНКО

Я пыталась выяснить, каким образом Минфин рассчитывает эти прогнозные объемы вычета по прямогонному бензину. У меня сложилось впечатление, что Минфином применяется некий понижающий коэффициент с учетом того, что действительно эти вычеты ниже, чем расчетные величины. И вот по ситуации как фактически складывается: Минфин при прогнозах применяет некий понижающий коэффициент, который для нас... Но расчетные величины этого вычета еще более существенные и еще более грустные.

С.Н. РЯБУХИН

Понятно. Но это потом Алексей Валерьевич вопрос...

О.Н. МАРЧЕНКО

Да, это вот отдельная такая рабочая история.

С.Н. РЯБУХИН

У нас налоговая служба представлена, я так смотрю по списку, Анастасия Сергеевна Яковкина. Пожалуйста, у Вас есть, что сказать?

А.С. ЯКОВКИНА

Сергей Николаевич, в принципе к докладу Алексея Валерьевича добавить нечего.

С.Н. РЯБУХИН

Добавить нечего.

Коллеги, у нас тут экспертное сообщество тоже представлено. Кто желает еще высказаться? Из тех, кого мы просили подготовиться и высказаться, на совещании уже высказались. Из приглашенных, пожалуйста, кому предоставить слово? Нет.

Члены Совета Федерации, пожалуйста.

Шатохин Дмитрий Александрович.

Д.А. ШАТОХИН

Добрый день, уважаемые коллеги! Республика Коми. Конечно, нас волнует состояние дорожных фондов, цифры Ольга Николаевна называла. Но я еще одну цифру скажу, может быть, Ольга Николаевна там поправит. У нас еще хронический не только недоремонт, но и обслуживание текущее. Если у вас там норматив 80–90 процентов, мы ведь можем выдержать только 50–60. И отсюда если у нас происходит снижение региональных дорожных фондов, это такая двойная достаточно нагрузка.

Я вот по своему региону цифры взял и их назову, чтобы вы понимали ситуацию. В 2015 году собрали мы по акцизам 2 млрд. 100, в 2016 – 2 млрд. 700 с учетом повышения. А сейчас мы собрали 960, итого мы выходим на цифру где-то 1 млрд. 700 – 1 млрд. 800. То есть мы даже не выходим на цифру 2015 года, хотя Ольга Николаевна говорит, что мы где-то выйдем, даже с плюсом, вот мы, например, не выходим. Что это означает? Что мы с учетом того, что, собственно, все подорожало достаточно серьезно, то есть мы не выходим даже на цифры 2015 года. Конечно, это нас не может не беспокоить.

Поэтому каждый раз мы поднимаем вопрос, как будет исполняться поручение Президента, сначала и в мае было указано, в июне, и о чем уже Ольга Николаевна говорила. Вот Сергей

Николаевич делал запрос, комитет делал запрос, пока у нас такая промежуточная информация, вот дословно читаю: будет учтено перераспределение между бюджетами и в бюджетной системе доходов, получаемых от одного рубля за один литр автомобильного бензина. Вот я раз десять перечитал, так и не понял: что это означает? То ли это рубль с литра, которое было по 2016 году, та же похожая ситуация, или это просто берется как некий эквивалент — рубль за литр?

Дальше опять же читаю письмо, которое получили в рамках этого совещания, и видим, что в Госдуме находится у нас закон, где ставка останется на прежнем уровне. То есть если рубль за литр в рамках чего, в рамках опять же внутреннего перераспределения или, как обычно у нас бывает, мы добавляем на ставки акцизов какую-то абсолютную сумму, и эта абсолютная сумма идет в зачет, в том числе региона, как опять же было в 2016 году.

МГ

Поэтому мы, честно говоря, ждем все этих цифр, потому что нам тоже формировать бюджет. И, конечно, хотелось бы выйти хотя бы на уровень 2016 года, поправить ситуацию.

И еще один у меня вопрос в рамках вопроса межбюджетных трансфертов. Мы в октябре — ноябре — декабре прошлого года обсуждали, что хотелось бы больше, чтобы все-таки был межбюджетный трансферт. Вышли мы на БКД, многие регионы не получили, в рамках дискуссии получили 10 миллиардов, вот сейчас 9. И в связи с этим мне тоже не все понятно: в результате дополнительных мер в 2017 году получили плюсом 115. И когда мы задавали вопрос в ноябре, Костюченко был, я говорю: "Ну а что вы так межбюджетные-то срезали нам? Мы в прошлом году 300—400 получали, в этом году 156". Он говорит: "В результате того, что в

целом программа Минтранса была урезана на 50 или 60 (он даже цифру называл). Но с учетом добавочки 20 у вас, наверное, по сравнению с 2016 годом это минус 40". Тогда мы имеем достаточно хорошие дополнительные доходы плюс 115, но тем не менее дорожную отрасль мы минусуем. Это одна из самых больных наших отраслей. Поэтому я так понимаю, что просто это было зачислено в бюджет. Хотел бы пояснения, наверное, от Минфина, может быть, Ольга Николаевна пояснит.

Поэтому два вопроса. Что все-таки с этим перераспределением, Алексей Валерьевич, хотим все-таки услышать. И второй – как Вы видите параметры 2018 года бюджета Минтранса с учетом, что мы хотели бы видеть, конечно, трансферты наши региональные. Спасибо.

С.Н. РЯБУХИН

Спасибо.

Еще кто желает высказаться?

Ольга Николаевна хочет пояснить, потом в завершение Алексей Валерьевич.

О.Н. МАРЧЕНКО

Я на несколько вопросов в своей части попытаюсь ответить. Я действительно не упомянула в своем выступлении о том, что те средства, которые сейчас существуют, имеются у регионов на финансирование дорожного хозяйства, позволяют направлять около 15 процентов всего от тех средств, которые по нормативу нужно было направить на капитальный ремонт и ремонт и содержание. Эта сумма сейчас с учетом дефилирования выросла в 2017 году до 1 700 млн. рублей, то есть субъектам для того, чтобы нормативно иметь возможность в нормативе содержать дороги, им нужна такая сумма. У них сейчас пока таких возможностей нет.

Что касается обеспечить или не обеспечить доходы, я не говорю, что выйдем или не выйдем на те цифры, — я говорю, что это прогнозы те, которые были определены Минфином при формировании бюджета на 2017–2019 годы. Будем надеяться, что экономика оживает и все-таки мы, наверное, достигнем.

В отношении межбюджетных трансфертов. У нас, к сожалению, действительно в 2017 году получилось в отношении отдельных видов трансфертов некоторое снижение. В общей массе это 140, если я не ошибаюсь, было у нас в 2016 году, в этом году у нас 112 миллиардов, то есть изменения не очень-таки кардинальные, но в отношении отдельных объемов трансфертов, которые, наверное, упоминают, типа Т2, действительно, есть сокращение. Причем эти объемы трансфертов, которые мы смогли выделить, были сняты с наших объемов на капитальный ремонт и ремонт, а также финансирование с того, что планировалось помочь городу Москве, то есть они тоже как бы стянуты, не просто выделены в рамках дорожного фонда, а стянуты с других расходов.

У нас сокращение общее еще произошло трансфертов. За счет чего мы и, в общем-то, пострадали, что у нас в этом году получилось, что нет трансфертов так называемых, получаемых от "Платона". У нас цифры от "Платона" получаемых доходов в прошлом году прогнозируемы и выплачены были в размере 31,6 млрд. рублей. В этом году, с учетом корректировки прошлогоднего недополучения, у нас в этом году трансфертов, формируемых за счет "Платона", нет вообще, и это тоже сказалось на снижении объема трансфертов. А что касается 1 рубля, я догадываюсь, но, наверное, лучше пусть Минфин.

С.Н. РЯБУХИН

Ольга Николаевна, а вот Ваша позиция? Я в самом начале говорил, чтобы все-таки выступающие как-то среагировали на эту инициативу, которая была озвучена на встрече с молодыми парламентариями Валентины Ивановны Матвиенко, замена транспортного налога на акциз, на повышение... Ваша позиция какая в этой части?

О.Н. МАРЧЕНКО

Боюсь озвучивать, потому что, честно говоря, внутри Минтранса еще не... Но я надеюсь, что потери не будет, потому что должно быть, как нам представляется, эквивалентное повышение ставок акцизов в сторону регионов, я надеюсь.

мс

Иначе это бессмысленно. Иначе будут формироваться выпадающие доходы в ваших бюджетах, на что Минфин категорически, в общем, не идет всегда, он защищает ваши доходы.

С.Н. РЯБУХИН

Вот мы сейчас...

Алексей Валерьевич, да, пожалуйста.

А.В. САЗАНОВ

(Говорит не в микрофон. Плохо слышно.) Поймут ли люди? Мы уже второй раз повышаем в рамках...

С.Н. РЯБУХИН

Это да, тут очень...

О.Н. МАРЧЕНКО

Но по нашим обращениям граждан... Как раз именно все время возмущение, что двойное налогообложение идет, что я плачу и транспортный налог, и акцизы плачу, а дороги всё плохие. Поэтому, может быть, как раз народ проще поймет, если будут акцизы.

С.Н. РЯБУХИН

Ольга Николаевна, Вы ведь помните, Совет Федерации инициировал, чтобы акциз, но при этом отменить налог. Но сначала мы не отменили налог, но ввели акциз — и получилось двойное налогообложение. То есть наша идея, красивая и хорошая, застряла на полпути. Поэтому...

Д.А. ШАТОХИН

А еще потом "Платоном" добавили.

С.Н. РЯБУХИН

Да-да. Поэтому я думаю, что отсюда и происходит вот этот возврат к этой идее, что, если уж мы переходим, давайте все-таки этот переход завершим.

О.Н. МАРЧЕНКО

Ну, наверное, я свое личное мнение выскажу, что, наверное, это, может быть, более справедливо, потому что действительно акциз в потребленном топливе отражает фактически осуществленный проезд, использование транспортного средства человеком.

С.Н. РЯБУХИН

Вот в этом был и замысел Совета Федерации, но у нас получилось, что мы ввели второй, но не отказались от предыдущего.

О.Н. МАРЧЕНКО

Ну, не столько мы ввели... Мне кажется, акцизы были изначально, тем более, транспортный налог — это региональный налог, и субъектами это право... его и сейчас в принципе отменить и установить ставку 0 процентов и, в общем, регулировать таким образом.

С.Н. РЯБУХИН

Спасибо.

Д.А. ШАТОХИН

Ольга Николаевна, мы же еще имеем потери транспортного в связи с тем, что "Платон" у нас уплачивают. У нас люди тут уплачивают, потом на выпадающие. То есть в 2018 году мы не получили, в 2016-м получили 8 миллиардов, по-моему. На 2018 год вы поднимаете этот вопрос перед Минфином?

О.Н. МАРЧЕНКО

Мы этот вопрос не поднимаем, потому что, по нашему мнению, субъект, формируя свой бюджет уже на основании того законодательства, которое сейчас действует, он может формировать его таким образом, чтобы выпадающие доходы не формировались, не определялись, не выявлялись. То есть он должен формировать свой бюджет в зависимости от тех доходов, которые он планирует получить. То есть мы вопрос о выпадающих доходах не поднимаем.

С.Н. РЯБУХИН

Алексей Валерьевич, пожалуйста. И будем подводить итоги.

А.В. САЗАНОВ

Сергей Николаевич, по поводу дискуссии относительно транспортного налога, акцизов... Я выскажу опять-таки свое мнение.

Представьте, что есть человек, у которого есть пять автомобилей. Он из-за того, что у него пять автомобилей (и это признак его достатка скорее, наверное), в пять раз больше не ездит – но транспортный налог-то он платит за пять автомобилей.

А вот теперь представьте человека, который просто каждый день использует свою машину для работы. И вы говорите: давайте гипотетически вот этого человека, у которого пять автомобилей, за четыре от налогов освободим, потому что он ездить-то в пять раз больше не станет, а вот тому, который каждый день использует свою машину, чтобы на работу добраться, мы акциз-то повысим, ведь он же больше ездит.

РЕПЛИКА

(Говорят одновременно. Плохо слышно.) ...Вы езжайте в регионы... *(не слышно.)*

А.В. САЗАНОВ

Нет, ну, как? Подождите... Моя логика есть? Или нет в моих словах логики?

С.Н. РЯБУХИН

Это московская логика.

О.Н. МАРЧЕНКО

Введите налог на роскошь... *(Оживление в зале.)*

А.В. САЗАНОВ

Нет, она есть или нет? Есть логика или нет?

Д.А. ШАТОХИН

Вы перейдите на общероссийскую логику, а она такая: пенсионер ездит два месяца в году – таких миллионы. Таких, как Вы указываете, – сотни.

А.В. САЗАНОВ

Вопрос, сколько каждый из них платит.

Второй вопрос. Если транспортный налог уплачивается по субъектам, исходя из того места, где при этом зарегистрирован автомобиль. Акцизы уплачиваются заводами и потом по определенной формуле перераспределяются. Вот как обеспечить, чтобы не было снижений в каждом субъекте при таком подходе? Это вопрос, который изначально...

С.Н. РЯБУХИН

У нас 28 или 29 нефтеперерабатывающих заводов?

А.В. САЗАНОВ

Крупнейших – 28, сейчас уже 29, с учетом Антипинского.

Соответственно, как обеспечить, чтобы не было выпадающих у каждого субъекта? Это достаточно нетривиальная задача. Даже на первый взгляд.

И теперь, возвращаясь к рублю. Акцизы (поскольку я отвечаю за налоговую политику) повышаться не будут на нефтепродукты. Соответственно, то решение, которое сейчас обсуждается, будет внутри тех денег, которые сейчас есть, уже заложены, поступления, перераспределение будет внутри них.

ВШ

Последний вопрос был относительно того, как считать, сколько вычетов будет по прямогонному бензину. Честно сказать, странный вопрос. Вычет предоставляется в том случае, если прямогонный бензин используется как сырье для нефтехимии. У меня просто вопрос к Минпромторгу – а сколько прямогонного бензина используется как сырье для нефтехимии?

П.А. БЕЗРУЧЕНКО

Я вам не смогу сейчас сказать. У меня нет таких данных.

А.В. САЗАНОВ

Я вам скажу: 3,5 млн. тонн. 3,3–3,5 млн. тонн. Дальше просто арифметическим образом можно умножить размер акциза отрицательного, который имеется на этот объем, и можно получить сумму вычета.

То же самое, когда говорится об ароматических углеводородах. А сколько используется ароматических углеводородов в качестве сырья для нефтехимии?

П.А. БЕЗРУЧЕНКО

Тоже не могу сказать.

А.В. САЗАНОВ

1,4–1,5 млн. тонн. Я вам подскажу. Соответственно, умножая цифры опять на размер вычета удельного, можно получить ожидаемую сумму вычетов. Соответственно, у нас все нефтехимические производства, привязка их к субъектам, я думаю, она известна: в каком месте, где расположен какой нефтехимический комплекс. В Республике Татарстан, скорее всего, в Тобольске сейчас появится большой нефтехимический комплекс, в Самарской области, насколько мне известно. Соответственно, в каких местах будут предоставляться вычеты, это тоже в принципе понятно.

Поэтому с точки зрения прогнозирования опять-таки размеров вычетов, где они будут предоставляться, каких-то больших проблем при этом, собрав какую-то информацию, я не вижу, если честно.

С.Н. РЯБУХИН

Ольга Николаевна, пожалуйста.

О.Н. МАРЧЕНКО

Алексей Валерьевич, Вы свои решения хоть не дискредитируйте в части распределения акцизов. У вас замечательная методика распределения акцизов между регионами, которая учитывает протяженность дорог, количество транспортных средств, зарегистрированных, объем реализации бензина. В принципе он, по нашим ощущениям, достаточно справедлив. Другой вопрос, что, Вы правильно говорите, покрывает ли он те, наверное, выпадающие доходы при отмене транспортного налога. Так посчитайте, прикиньте.

А.В. САЗАНОВ

Так по субъектам как обеспечить, чтобы не было снижения. Вопрос, чтобы не в общей массе не было снижения, а по отдельным субъектам чтобы не было.

О.Н. МАРЧЕНКО

Я и говорю, что у вас есть норматив распределения.

А.В. САЗАНОВ

Исходя из норматива, когда перераспределяете, общая сумма, она же не так перераспределится, когда идет по акцизам. У вас же общая сумма транспортного налога, когда она по субъектам распадается, распределение не совпадает с той общей суммой, когда она распределяется, исходя из поступлений акцизов.

О.Н. МАРЧЕНКО

Вы говорите, каким образом доходы от акцизов распределить так, чтобы не возникло выпадающих доходов по транспортному налогу. Ну, прикиньте.

А.В. САЗАНОВ

По субъектам.

О.Н. МАРЧЕНКО

Я понимаю. Прикиньте. У вас есть данные по транспортному налогу по регионам, у вас есть норматив распределения акцизов по каждому субъекту. Посчитайте, что это даст.

С.Н. РЯБУХИН

Виталий Борисович, пожалуйста. У него есть предложение.

В.Б. ШУБА

Мы сразу же две темы пытаемся обсуждать. Я предлагаю их разделить. Так скажем, инициатива, то предложение на обсуждение, которое было предложено Председателем Совета Федерации, – это одна тема, ее нужно обсуждать, пока не увязывая с общей методикой распределения акцизов. Есть определенные риски в части несправедливости, которые могут возникнуть. Назвал Алексей Валерьевич. На моей памяти, не знаю, то ли десятое, то ли пятнадцатое обсуждение, и были уже законопроекты, которые

активно обсуждались в нулевых годах, которые не принимало ни Правительство на тот период, ни Государственная Дума или Федеральное Собрание.

Конечно, нужно комплексно тогда смотреть, если уходить от транспортного налога. Возможно, налог на имущество должен прозвучать, если у тебя несколько транспортных средств, повышенный налог на имущество, чтобы исключить. Кто-то раритет держит и платит серьезный налог.

Есть, на мой взгляд, один риск, который необходимо учитывать, - это в увязке уже с применением "Платона". Сегодня у нас транспортный налог погружен в "Платон". Получается тогда, что тот, кто платит "Платон", теперь в полном объеме будет платить. Более того, у него возрастает акциз, то есть стоимость дизтоплива или бензина возрастает. То есть мы можем получить определенную реакцию общества на это применение. Многофакторность этого обсуждения должна присутствовать. Это первое.

тм

Второе — то, что касается акцизов формирования дорожных фондов. Ольга Николаевна обозначила, как у нас распределяются акцизы между субъектами Российской Федерации, то есть учитывается протяженность автомобильных дорог, учитывается количество транспортных единиц в том регионе. И я предлагаю эту методику увязать еще с прямогонным бензином, здесь, по-моему, тогда будет справедливость. Как сказал Алексей Валерьевич, то, что касается нефтехимии, она несколько иначе распределена, но из методики... Да, и возврат несут акцизы те субъекты, на территории которых находится предприятие нефтехимии. То есть это несколько несправедливо.

Ольга Николаевна, у меня просьба, все-таки пообсуждать. Завести эту особенность в ту методику, которую мы сегодня применяем при распределении акцизов.

О.Н. МАРЧЕНКО

Методика распределения акцизов – это епархия Минфина. У меня просьба большая, тогда обратиться в сторону Минфина.

В.Б. ШУБА

Хорошо. Давайте совместно к Правительству. То есть сейчас начинаем обсуждать основные направления бюджетной, налоговой политики, таможенно-тарифной, я полагаю, одним из предложений должно прозвучать.

Следующее предложение – то, что касается формирования доходов бюджетов субъектов Федерации, которые должны пойти на формирование дорожных фондов. Все-таки предлагаю включить акцизы в том числе на дистилляты, тогда в целом налоговую базу мы увеличим.

О.Н. МАРЧЕНКО

Виталий Борисович, если я не ошибаюсь, в средних дистиллятах у нас судовое топливо, по-моему.

А.В. САЗАНОВ

Все попадает туда, и судовое топливо.

О.Н. МАРЧЕНКО

Да, и будут вопросы очень большие, почему акцизы, которые выплачиваются на другие виды топлива, непосредственно не связанные с использованием дорог, уходят на дороги.

В.Б. ШУБА

Напомним, транспортный налог у нас в том числе и судоходные компании когда-то оплачивали. Тоже задавали вопросы.

Налог на пользователя автомобильных дорог тогда, кстати, уплачивали, потому что был налог с оборота.

Это у меня предложение, Сергей Николаевич, занести или перенести обсуждение при обсуждении (тавтология получилась) основных направлений бюджетной, налоговой политики.

И тогда уж, продолжая тему основных положений налоговой и бюджетной политики, все-таки вернуться к рассмотрению вопроса введения акциза на спиртосодержащую продукцию.

А.В. САЗАНОВ

Виталий Борисович, мы просто сейчас прорабатываем этот вопрос. Это такая достаточно пограничная вещь по поводу спиртосодержащей продукции, потому что там есть и парфюмерно-косметическая продукция, бытовая химия, чтобы добросовестные производители не пострадали от введения такого акциза. Сейчас мы прорабатываем соответствующие предложения, я думаю, к осени мы готовы их будем презентовать.

В.Б. ШУБА

Наши мысли или предложения движутся в одном направлении. Тем более мы, принимая основные направления на 2018 год, 2019–2020 годы, достаточно большой временной лаг, когда это нужно ввести, если это будет вводиться. Спасибо.

С.Н. РЯБУХИН

Спасибо.

Прежде чем предоставить Алексею Валерьевичу слово, чтобы ответить на вопросы, которые здесь прозвучали, предложения прокомментировать, я еще хочу сделать акцент на то, что наше совещание проходит в канун очень важного события, которое будет происходить и на площадке Совета Федерации (мы в понедельник будем основы налоговой и таможенной политики рассматривать), а в

Государственной Думе, по-моему, 18-го будут проходить парламентские слушания. Поэтому очень важно не только проанализировать, что дали нам изменения в 2016 году, какие плюсы, какие минусы, правоприменение этих новаций проанализировать, но и сформулировать предложения, чтобы какие-то положительные тенденции зафиксировать и усилить их в нормативно-правовой базе нашего российского законодательства, а от чего-то может быть отказаться. Поэтому у нас это главная цель сегодняшнего совещания, здесь ни какой-то разнос устроить.

Ну, а главное-то – мы исходим из чего, что (тут прозвучало не раз уже) есть установка Президента и требования к региональным органам государственной власти удвоить объемы строительства дорожной сети.

св

И от этого поручения и обязательства, я бы сказал даже так, нам не уйти, и здесь есть консолидированная ответственность и палаты регионов, и Правительства, и Минфина, и не только Минфина, но и Минтранса, и Минпромторга. И я бы хотел, коллеги... Вот если мы собираемся на такое совещание, надо быть профессионально подготовленными. Мы же не просто для галочки собираемся. Поверьте, очень много вопросов и проблем, которыми надо заниматься одномоментно. Если мы собрались, то надо с каким-то предложением приходить. Мы просто для галочки видим какое-то выступление. Я и не только к Минпромторгу, а и ко всем участникам.

Поэтому я бы хотел что услышать, Алексей Валерьевич? Вот конкретные предложения по итогам нашего совещания, которые могли бы зафиксировать, отразить в постановлении нашего комитета в понедельник, когда мы будем рассматривать основы

государственной налоговой таможенной политики. И, может быть, даже от нашего комитета, от Совета Федерации сформулировать предложения в адрес Государственной Думы, чтобы они были учтены 18-го числа. Поэтому вот с этих позиций требования, которые со стороны Президента, положительные тенденции, о которых вы сказали, мы их поддерживаем, одобряем. Ну и вот все предложения, которые от Минтранса мы услышали, они прозвучали. Вот давайте, пожалуйста, вашу позицию выскажете.

А.В. САЗАНОВ

Сергей Николаевич, у меня два вопроса, которые, на мой взгляд, с точки зрения опять-таки Минфина ключевые, и где мы просили бы вашей поддержки. Все-таки те наши предложения, которые пойдут по совершенствованию термина средних дистиллятов, с тем что вот как я показал, все эти 4 млн. тонн суррогатного топлива, которые по-прежнему безакцизно реализуются на внутреннем рынке Российской Федерации, с тем чтобы мы все-таки расширили налоговую базу. Это хорошее достаточно подспорье, по нашему мнению.

И второй момент, как Анатолий Борисович сказал, это все-таки по спиртосодержащим жидкостям, это немножко не относится к теме сегодняшнего нашего заседания, но тем не менее те предложения, которые мы вынесем на рассмотрение в сентябре, чтобы была их поддержка. Мы готовы, конечно, всецело учитывать и ваши замечания любые, и Государственной Думы, но нам нужна поддержка, потому что такие серьезные инициативы, которые нуждаются в поддержке. Вот, с моей точки зрения, это два ключевых вопроса.

С.Н. РЯБУХИН

Спасибо.

Вот я организовывал (и Виталий Борисович принимал участие), выездные совещания рабочей группы мы проводили вместе с Росалкогольрегулированием, "Росспиртпромом", и большая группа силовиков была. После вот этих наших рейдов, которые мы совершили, я услышал конкретные предложения от главы Северной Осетии. Он говорит: "Хорошо, мы согласны, что надо нелегальное производство вырезать по спирту, но давайте удовлетворим потребность, которая сформировалась, допустим, у турецкого правительства. Они просят, чтобы мы направляли биоэтанол и такую продукцию. "Ну, хорошо, мы понимаем, что это неправильно, когда мы нелегальные заводы терпим, они не приносят доходов ни в региональный, ни в федеральный бюджет". Но, может быть, их все-таки легализовать и направлять на биотопливо, которое турки просят у нас в больших объемах? Они добавляют это в бензин, я не знаю, в каких пропорциях, до 5 процентов, по-моему, октановое число увеличивают, и экономика там совсем другая становится. И вот с этой точки зрения я бы хотел подключить и Минтранс, и Минпромторг. Если это так востребовано... Для меня это полная неожиданность была, если в таких объемах турки запрашивают, а мы на их глазах изумленных вырезаем, 458 заводов уже арестовали, 15 из них разрезали. И я сейчас настаиваю, чтобы Верховный Суд как можно быстрее принял решение коллегии Гражданского суда о сокращении сроков, не полтора года апелляцию рассматривали, а в течение полутора месяцев. Так, может быть, нам как-то здесь это явление, с которым мы сейчас всенародно боремся, и не только Минфин, но и с точки зрения парламентского контроля. Я сейчас объединяю силы всех и силовиков, и судебных приставов, и Верховный Суд. На наших глазах происходит за рубежом совсем другая тенденция, там они не уничтожают эти миллионы тонн

спирта, а используют их в качестве добавок, причем с подакцизными всеми процедурами.

аб

И здесь вопрос не Минфина, а Минтранса и Минпромторга, и главе республике мне ответить нечего, он говорит: "Я бьюсь, а никто меня не поддерживает". Вот для меня это новая такая тема.

О.Н. МАРЧЕНКО

Для меня еще более новая, потому что спирт — это не наша тема вообще.

С.Н. РЯБУХИН

Я понимаю. Хорошо, это тема не Минтранса. А она чья? Вот эту сироту к кому прописать? Кто усыновит эту сироту? Оказывается, в Турции есть папа и мама у этой темы, а у нас у этой темы папы и мамы нет.

Поэтому я так думаю, что как всегда, Алексей Валерьевич, Минфину придется усыновить эту тему.

А.В. САЗАНОВ

Сергей Николаевич, спасибо.

Так получилось, что немножко известна тема биоэтанола мне. Действительно, Минфин совместно с Минэнерго сейчас разрабатывает законопроект, который позволит, по сути дела, легализовать производство биоэтанола. Конечно, эта продукция производимого биоэтанола в любом случае не будет попадать под закон № 171 о регулировании этилового спирта. Но там надо четко понимать, чтобы это было реально производство биоэтанола, и чтобы потом этот биоэтанол не мог использоваться как этиловый, чтобы не было имитации этого производства, и вот в связи с этим необходимо жестко регламентировать и нормативно закрепить этот процесс.

И вот у нас сейчас совместно с Минэнерго идет в этом направлении работа, и представители республики, кстати, тоже в ней участвуют. И законопроект как бы готов, но там есть некоторые существенные технические главным образом нюансы, которые нам совместно с Минэнерго необходимо решить.

С.Н. РЯБУХИН

Спасибо.

А Минтранс и Минпромторг как-то участвуют в этой рабочей группе?

А.В. САЗАНОВ

Я согласен здесь с Минпромторгом, потому что это Минэнерго вообще за биоэтанол отвечает, потому что это высокооктановая присадка к бензину, которая позволяет существенно повысить октановое число. Она достаточно дорогая по себестоимости, если сравнивать с МТБЭ (или метилтретбутиловым эфиром), поэтому здесь Минэнерго, наверное, может прокомментировать.

С.Н. РЯБУХИН

Минэнерго у нас здесь присутствует? Пожалуйста.

А.В. ТЕРЕШОК

Присутствует, Сергей Николаевич. Я извиняюсь за опоздание.

Что хотел отметить, и что хотелось бы, чтобы это нашло отражение в решении сегодняшнего совещания? Введение налогового маневра с 2015 года самым негативным образом отразилось на состоянии нефтепереработки, и мы видим, что маржа нефтепереработки существенно снизилась. Если до введения налогового маневра маржа нефтепереработки была в России существенно выше, чем в Европе, то в настоящее время мы наблюдаем обратную ситуацию, когда маржа снижается. Это связано

как и с изменениями налогового режима, которые произошли, так и с негативной макроэкономической конъюнктурой, снижением цены на нефть.

Соответственно, наша базовая позиция и предложение — с тем, чтобы любые изменения, которые касались регулирования налогообложения нефтепереработки, были направлены на поддержание ее финансово-экономической стабильности, потому что без этой стабильности компаниям очень сложно завершить программу модернизации, без этого, собственно говоря, мы не сможем в долгосрочной перспективе обеспечивать стабильность внутреннего рынка.

Принятые решения по дифференциации акцизов нам позволили, собственно говоря, перейти к производству моторных топлив класса 5, но сейчас ключевой вопрос — это стабильность налогового режима и прежде всего стабильность действующего режима экспертных пошлин.

То, что было сказано с точки зрения биоэтанола, мы эту работу с коллегами проводим, я думаю, что совместно завершим в ближайшее время. Спасибо.

С.Н. РЯБУХИН

Спасибо.

Андрей Васильевич, у меня вопрос такой: ваша базовая композиция вашего министерства состояния мер и работ, которые должны были привести к увеличению объема светлых фракций, хотя бы до 65–70 процентов, она в каком состоянии, вот эта задача? И есть ли такая задача в министерстве?

А.В. ТЕРЕШОК

Безусловно, у нас есть задача по повышению глубины переработки. За прошлый год глубина выросла на 4 процентных пункта, с 71 до 75.

С.Н. РЯБУХИН

До 75?

А.В. ТЕРЕШОК

Да, глубина переработки там 74–75 процентов сейчас.

С.Н. РЯБУХИН

То есть вы даже Запад обогнали, получается?

А.В. ТЕРЕШОК

Нет, мы Запад не обогнали. У Запада порядка 90 процентов.

С.Н. РЯБУХИН

90 процентов?

мв

А.В. ТЕРЕШОК

Да, но это зависит... У нас разные методики подсчета, скажем так. Но ключевой момент, который мы, безусловно, рассматриваем, сейчас у нас есть предложения по совершенствованию режима нефтепереработки, там выступают как отдельные нефтяные компании, так и... *(неразборчиво)* нефтяных компаний.

Одно из таких предложений – введение так называемого инвестиционного налога у кредита в целях стимулирования и модернизации в отношении акцизных сборов. Есть предложения по введению обратного акциза на нефть, но все эти предложения находятся в проработке.

Самое главное, что мы сейчас в еженедельном режиме мониторим ситуацию на внутреннем рынке нефтепродуктов. У нас есть штаб. Рынок стабилен и обеспечен нефтепродуктами, но

ключевая задача, которая стоит сейчас перед нами, — это успешно завершить программу модернизации до 2021 года включительно.

С.Н. РЯБУХИН

До 2021 года. Но в вашей базовой композиции все-таки светлая фракция... (я услышал) программа есть повышения глубины переработки. А это корреспондируется, набор этих важных задач, с поставленной Президентом задачей удвоения строительства сети региональных дорог? Или это за пределами Ваших... *(не слышно)?*

А.В. ТЕРЕШОК

В прямом смысле, это за пределами. Но косвенно, программа модернизации направлена на снижение выпуска темных фракций. Соответственно, снижение выпуска темных фракций будет означать, что большее количество нефти будет экспортировано, соответственно больший бюджетный эффект будет получен, который уже может быть распределен на задачи инфраструктурные и социальные.

С.Н. РЯБУХИН

У нас будет пожелание и мы, видимо, отразим это по итогам нашего совещания, и на комитете, когда в понедельник будем рассматривать. Все-таки вам надо корреспондировать отраслевые интересы с теми задачами, которые поставил Президент перед Правительством. Это задача не только Минфина, Минтранса или Минпромторга, а это общая задача Правительства, потому что эту задачу ставит Правительство. А мы с точки зрения парламентского контроля будем осуществлять реализацию этой задачи. Этого расширения сети объема строительства и ремонта, содержания сети региональных дорог. Это проблема № 1, и не только в предвыборный год — 2018 год, это задача на перспективу, которую Президент в Послании неоднократно отражает, поэтому я прошу Вас

и для себя, и передайте министру. Если надо мы можем написать, Александру Валентиновичу Новаку, обращение такое. Но я просил бы, что... Это эпизодическая такая встреча. Мы берем это дело на контроль. Занимается у нас мой заместитель – Шуба Виталий Борисович. Мы будем заниматься таким комплексным подходом. Поэтому я просил бы, чтобы Вы здесь не только интересы отрасли, но и в целом задач, которые Президент поставил перед Правительством.

А.В. ТЕРЕШОК

Безусловно, Сергей Николаевич.

Но у меня тоже ответная просьба, чтобы меры, которые рассматривались по развитию дорожной сети, по совершенствованию, по увеличению акцизных сборов проходили свой анализ с точки зрения обеспечения маржинальности нефтепереработки. Поскольку если производственная база будет подорвана, безусловно, это самым негативным образом отразится по всей цепочке. Поэтому просьба...

С.Н. РЯБУХИН

Инвестиционные программы развития отрасли. Это взаимосвязаны все...

А.В. ТЕРЕШОК

Потому что мы сейчас видим ситуацию – увеличение акцизов, к сожалению, не в полной мере транслируется в рост цен на нефтепродукты. Соответственно, по сути, там половина от этого увеличения компании платят из собственной маржи. С точки зрения социальной – это, наверное, положительный момент, но с точки зрения и так низкой маржи это может негативным образом сказаться на денежных поступлениях и в конечном счете на инвестиционном процессе.

С.Н. РЯБУХИН

Спасибо. Наверное, будем завершать, коллеги, если никто не настаивает на продолжении.

У меня просьба такая к Виталию Борисовичу, руководителю аппарата. С учетом обсуждения все предложения, все замечания и идеи, которые были высказаны, надо их уложить в проект постановления нашего комитета в понедельник. И по возможности (а я думаю, такая возможность есть) подготовить и в понедельник направить в Государственную Думу...

РЕПЛИКА

В заключение.

С.Н. РЯБУХИН

Да, в заключение... *(Оживление в зале.)* В Правительство.

Если никто не настаивает, спасибо всем за участие. Всего доброго, до свидания.
