

*В последнее десятилетие в России стали вводиться обязательные виды страхования: автогражданской ответственности, опасных производств. Много говорят и о возможности введения обязательного противопожарного страхования. Да, собственно, и страховые платежи во внебюджетные фонды (пенсионный, медицинского и социального страхования) известны нам еще с начала 1990-х гг.*

Каждый новый обязательный вид страхования оборачивается для страхователей дополнительными хлопотами, ведь под них создается отдельная система сбора и администрирования соответствующих платежей. Был и «обратный ход» – в начале 2000-х гг. отчисления во внебюджетные фонды заменили единым социальным налогом (ЕСН), поручив его администрирование налоговым органам. Но эта удобная для плательщиков взносов (а все они также являются и налогоплательщиками) практика продержалась всего несколько лет, и уже с 2010 г. администрирование платежей по социальному страхованию вновь было передано Пенсионному фонду.

Различие систем администрирования в налогах и платежах по обязательному страхованию обычно объясняется их разной экономической природой. Так и есть. Но означает ли это, что систему администрирования налогов и платежей по обязательному страхованию, когда объект обложения совпадает, нельзя унифицировать?

Возьмем, к примеру, случай, затрагивающий интересы десятков миллионов граждан и организаций: транспортный налог и обязательное страхование автогражданской ответственности. Объект налогообложения и страхования совпадает – это транспортное средство. А значит, можно сконструировать и единую систему администрирования этих обязательных для каждого владельца транспортного средства платежей, сколь бы ни различалась их экономическая сущность. Любому автовладельцу проще заплатить их в одно время и в одном месте, а для организации – одним платежным поручением.

Каковы в этой системе будут роли налоговых органов и страховых компаний? Самое простое решение – налоговый орган собирает одновременно транспортный налог и платежи за ОСАГО, затем перечисляя последний указанной плательщиком страховой

компании, – неверное. Потому что там, где платят налог (например, в отделении Сбербанка), невозможно тут же выдавать полис ОСАГО той компании, которую выбрал плательщик. А значит, ему придется еще раз ехать к страховщику за полисом.

Автовладельцам и государству будет удобней другая схема: страховые компании продают полисы ОСАГО и одновременно собирают транспортный налог, перечисляя затем эти средства на счета Федерального казначейства. За Федеральной налоговой службой останется контроль за правильностью исчисления и уплаты транспортного налога. Такая схема позволит существенно снизить расходы государства на администрирование транспортного налога, так как вместо десятков миллионов автовладельцев его объектами станет несколько сот страховых компаний. А автовладельцы забудут об уплате транспортного налога как отдельном действии, перестанут получать извещения и требования о его уплате.

Такая схема обернется дополнительной нагрузкой на страховые компании. Ведь вместе с продажей полиса ОСАГО они должны будут получить со страхователя и причитающуюся за период действия страховки сумму транспортного налога. Для этого страховой агент должен правильно рассчитать размер этой суммы, а страховая компания в сжатые сроки перечислить ее в соответствующий бюджет. Эти операции увеличат расходы страховщиков, но на фоне недавнего возложения на них функций по проведению технического осмотра это не представляется существенным.

Придется подвергнуть ревизии и понятие периода, за который уплачивается транспортный налог. Сейчас это календарный год. В предлагаемой модели налог будет уплачиваться на срок действия полиса, то есть для каждого автовладельца период уплаты станет индивидуальным. В итоге поступление транспортного налога будет практически равномерным в течение года, что послужит большей стабильности исполнения региональных бюджетов.

Правда, несколько снизится налоговая база. Ведь не на все транспортные средства приобретаются полисы ОСАГО. Но это, как правило, неэксплуатируемые транспортные средства. Фактическое освобождение их от налога отвечает принципу: «Платит только тот, кто ездит». Зато собираемость транспортного налога, сейчас находящаяся на отметках 80–90%, приблизится к 100%. Недоимка по налогу будет состоять только из платежей, собранных страховщиками, но не дошедших до бюджета. Разобраться с немногочисленными жуликоватыми страховыми компаниями налоговой службе будет легче, чем с помощью судов и судебных приставов гоняться за миллионами мелких должников, каждый из которых должен всего по несколько тысяч (а то и меньше)

рублей.

Новая система подразумевает переход от уплаты налога постфактум к уплате авансом, на будущий период действия приобретаемого страхового полиса. Поэтому на переходный период в первый год реформы можно было бы значительно снизить ставки транспортного налога или даже «обнулить» их.

Такой подход к совмещению администрирования можно было бы в будущем применять и в других случаях. Например, совместить обязательное противопожарное страхование строений, если оно будет введено, с администрированием предполагаемого единого налога на недвижимость. Главное – не ставить во главу угла теоретические положения, а создавать максимально удобную для плательщиков и эффективную для государства систему.

**Источник:** [Vedomosti.ru](http://Vedomosti.ru) , 11.04.12

**Автор:** Янков К., директор по экономической политике Центра стратегических разработок