

Биоэтанол. Пить или не пить?

Законодатели намерены сделать первый шаг на пути к биотехнологическому будущему, упростив систему регистрации биотопливных продуктов



Ольга Ашпина

Во всем мире ширится применение биоэтанола, используемого как в качестве добавки к бензину, так и самостоятельно, вместо нефтяного автомобильного топлива. Россия, обладающая значительными запасами нефти, долго оставалась в стороне от мировых тенденций. Причина не только в практически полном отсутствии производства топливного этанола, но и в несовершенстве специализированной законодательной базы.

Конкурентоспособность и госрегулирование

Известно, что конкурентоспособность любого продукта определяется, прежде всего, его экономической целесообразностью. Однако в том случае, когда есть

заинтересованность в продвижении на рынок альтернативной продукции лучшего качества, более экологичной или социально значимой, способствующей развитию смежных отраслей, но более дорогостоящей, на помощь приходит государственное экономическое регулирование в виде снижения акцизов, льготного налогообложения, государственных дотаций.

Так, в **Бразилии** — крупнейшем на сегодня производителе топливного этанола, реализовано две программы — ПРОАЛКО-1 и ПРОАЛКО-2. В результате были разработаны двигатели, работающие на спирте (92,6 % об.). Вторым направлением указанных программ стало производство обезвоженного (99,5 %) топливного этанола. Ежегодно, в зависимости от ситуации на рынке сахара, правительство Бразилии определяет, ка-

кой процент топливного этанола добавляется к моторным бензинам. Биоэтанол не облагается акцизным сбором, и при его реализации выплачивается только подоходный налог.

США — второй в мире по объемам производитель биоэтанола — рассматривают вопрос использования топливного этанола с нескольких позиций:

- уменьшение импорта энергоносителей;
- обеспечении стабильной работы сельского хозяйства;
- создание рабочих мест за счет строительства новых производственных мощностей;
- улучшение экологической ситуации в местах крупного скопления автотранспорта.

В США, где себестоимость кукурузы, используемой в качестве исходного сырья для получения биоэтанола, невысо-

ка, от федеральных налогов освобождены производители топливного этанола. Правительство повлияло на рост производства и использования этанола в стране путем предоставления налоговых льгот компаниям, использующим этанол в производстве бензинов, и принятия жестких экологических стандартов относительно моторного топлива и состояния воздуха в крупных городах. Принятый Конгрессом США еще в 1978 году закон гарантировал уменьшение федерального налога на бензин (1,06 цента с литра) при использовании 10-процентного этанола в качестве добавки к бензину.

Во Франции для биотоплива с использованием этанола из растительного сырья предусмотрено снижение внутреннего налога (акцизного сбора).

Налоговое законодательство Швеции освобождает от уплаты налога топливо с содержанием биоэтанола. Более того,

Шведский министр по делам устойчивого развития Мона Саалин объявила о намерении своей страны к 2020 году отказаться от нефти как сырья для производства топлива.

шведский министр по делам устойчивого развития Мона Саалин объявила о намерении своей страны к 2020 году вообще отказаться от нефти!

Комитет по экономическим и кредитно-денежным делам Европейского парламента единогласно принял пункт законодательной резолюции о возможности установления пониженной ставки акцизного сбора с биологического топлива. В резолюции подчеркивается, что ввиду важности использования биологического топлива для сохранения окружающей среды, а также для повышения его конкурентоспособности на рынке нефтепродуктов, биологическое топливо и в дальнейшем будет освобождаться от налогов. На заседании Совета Европейского союза в Гетеборге в июне 2001 года была принята программа устойчивого экономического развития европейского сообщества, включающая ряд мер по расширению использования биологического топлива. Европарламент заявил о необходимости увеличения доли биологического топлива на рынке на 2 % в год путем проведения таких мер, как освобождение от налогов, финансовая

поддержка предприятий, производящих биотопливо, и введение обязательной квоты на производство биологического топлива для нефтеперерабатывающих компаний. Нормы снижения налогов на использование топливного спирта в европейских странах представлены в табл. 1.

К 2010 году Европа намерена на 6 % заменить бензин «зеленым горючим» собственного производства.

По пути принятия специальных законов, стимулирующих производство биоэтанольного топлива, пошли также Украина, Казахстан и страны Балтии.

На Украине уже в 2001 году был отменен акцизный сбор на высокооктановые кислородсодержащие добавки к бензинам. Ранее этанол относился к спиртам и с него взимался акциз, как с алкогольных напитков. Однако в дальнейшем было решено: так как такой этанол содержит отравляющие примеси и неприго-

ден для потребления человеком, то он будет иметь код «антидетонационные добавки к бензину», которые не облагаются акцизом. Следующим шагом стал проект постановления, согласно которому нефтеперерабатывающие предприятия обязываются использовать топливный этанол как добавку к бензину. Та-

По пути принятия специальных законов, стимулирующих производство биоэтанольного топлива, пошли Украина, Казахстан и страны Балтии.

ким образом, выгоду от такого решения правительства Украины получают и нефтеперерабатывающие компании, так как заводы, которые будут примешивать к бензину этанол, получат льготную ставку акцизного сбора — 40 евро за тонну.

А что в России

В РФ, где использование биоэтанола представляет особый интерес из-за наличия избытка зерна низкого качества, незагруженных мощностей спиртовых заводов, экологических проблем, свя-

Таблица 1. Снижение налогов на использование топливного спирта в европейских странах

Страна	%	евро/галл.
Испания	100	42
Германия	100	63
Швеция	100	52
Франция	60	37
Финляндия	51	30
Англия	39	29
Италия	42	23

занных с использованием низкокачественного бензина, дефицита высокооктановых сортов бензина, значительного количества неучтенного спирта (потери бюджета 45–50 млрд рублей) и слабого развития АПК, жесткие и противоречивые нормы российского законодательства тормозят как развитие производства биоэтанола, так и использование его в качестве добавки к топливу.

В России законодательно утвержденного понятия «топливный этанол» не существует. Согласно действующей нормативно-правовой базе, все производимые на территории государства спирты по определению считаются пищевыми и облагаются соответствующими акцизами. Парадокс, но в России не только этанольное топливо, а даже обычный бен-

зин с незначительными (до 5 %) добавками с точки зрения законодательства считается спиртосодержащей продукцией, что требует лицензирования производства подобных бензинов на действующих нефтеперерабатывающих заводах, а это вызывает категорическое нежелание предприятий использовать этиловый спирт как топливную добавку.

Для оборота такого топлива необходимо получить, как минимум, две лицензии — на торговлю и хранение. Затем все данные о передвижениях любой спиртосодержащей продукции должны заноситься в Единую государственную автоматизированную информационную систему (ЕГАИС). В сумме расходы на это составляют порядка 700–800 тыс. рублей для каждого оптовика. Но самое парадоксальное, что ни лицензии, ни даже ЕГАИС все равно не обеспечивают полный контроль за оборотом спирта.

Денатурированный спирт для топливн квотируется в обычном порядке, поэтому, учитывая с одной стороны промыш-

Когда нужен новый двигатель

В Европе приняты два базовых стандарта для использования биоэтанола: E10 и E85 для топлива, содержащего 10 % и 85 % этанола соответственно. Чтобы использовать топливо, состоящее в основном из биоэтанола, необходимо вводить коррективы в конструкцию устройств подачи топлива — в частности, меняются размеры отверстий для подачи. Если добавки этилового спирта (или не обязательно этилового) к бензину не превышают 10 %, изменений топливной аппаратуры не требуется.

Кленные объемы выпускаемых топлив, а с другой — разбросанность спиртовых заводов и их маломощность (с точки зрения свободных объемов), невозможно обеспечить ритмичную поставку спирта для обеспечения непрерывного производственного цикла. Следовательно, производить спиртовое топливо на нефтеперерабатывающих заводах нереально.

По мнению аналитиков, широкому использованию этанола в производстве топлива мешают и акцизы на бензин. Сегодня акциз на спирт равен 21,5 руб./л или 27,3 руб./кг, а на бензин — от 2,7 до 3,6 руб./кг. Двойное налогообложение акцизами — сначала топливного этанола по десятикратной ставке, а затем — с оксигенатной добавкой — приводит к тому, что стоимость литра топлива с этанолом дороже обычного бензина на 2 рубля. О какой конкурентоспособности биотоплива в этой ситуации можно говорить?

Таким образом, отсутствие разницы в законодательном регулировании между этанолсодержащей смесью бензина и водкой является одной из главных причин, тормозящих производство биотоплива.

Кроме того, сложившееся отставание усиливается отсутствием координации работ в области создания ассортимента присадок к моторным топливам, в том числе оксигенатных. Закон о топливном этаноле все еще находится в стадии рассмотрения. Не так давно в России был принят ГОСТ 52201-2004 «Бензолы», и хотя их промышленный выпуск не освоен, ГОСТ вступает в противоречие с акцизной политикой государства.

По мнению экспертов, введение с 2006 года акцизов на топливный этанол, а также тот факт, что на бензин с добавкой этанола распространяются все ограничения, установленные законодательством для алкогольной и спиртосодер-

жидости производителям топливного спирта может дать до 15 рублей дополнительных налогов за счет легализации неучтенного оборота спирта;

- внесение поправок в налоговое законодательство, снижающих ставку ак-

В России двойное налогообложение и десятикратные акцизы для топливного этанола и бензина с добавлением этанола приводят к тому, что стоимость литра топлива с этанолом дороже обычного бензина на 2 рубля.

жащей продукции, в текущий момент делают применение топливного этанола экономически нецелесообразным.

Мотор и право в процессе реконструкции

Сравнительный анализ правового поля показывает, что для реконструкции российского экологического законодательства и сближения со сложившимися европейскими нормами, правительству предстоит принятие следующих мер:

- снятие запрета на экспорт и отмена ограничений на оборот непивных спиртов (квоты, уведомления);
- четкое разделение пищевого и топливного спирта на законодательном уровне;
- отмена двойного лицензирования и разрешение торговли топливным спиртом;
- внесение поправок в налоговое законодательство, снижающих ставку акциза на топливный спирт до 0 %;
- субсидирование: каждый рубль суб-

сидиза на спиртосодержащие бензины от 30 % до 50 % от уровня действующих ставок в соответствии с практикой стран ЕС;

- предоставление таможенных и налоговых льгот, субсидий процентных ставок для новых (вновь строящихся) производств топливного спирта;
- предоставление субсидий производителям сельскохозяйственного сырья (зерно 3-4 класса), используемого для производства биотоплива, т. е. производителям продукции целевого назначения;
- разработка Федерального закона о производстве и обороте биотоплива в РФ (биоэтанол, биодизель, био-ЭТБЭ, моторные топлива с добавлением биоприсадок) из возобновляемого сырья (биомассы) — аналогично Директивам ЕС и Закону о биомассе в США;
- разработка Федерального закона об обязательном использовании биотоплив в качестве добавки к моторным топливам. Установить следующий минимальный объем внутреннего потребления моторного топлива в РФ с добавкой биоприсадок, в общем объеме внутреннего потребления моторного топлива: до 2010 — минимум 7,5 %; до 2012 — 10 %; до 2015 — 12,5 %; до 2017 — 15 %; до 2020 — минимум 17,5 %.

Впрочем, занимаясь нормотворчеством, нельзя забывать о существовании технических проблем с использованием биотоплив — фазовая неустойчивость спирто-бензиновой смеси, контроль качества бензина и некоторые другие вопросы, которые нашли свое разрешение в разработках западных научных и внедренческих организаций, а затем и в двигателях большинства автопроизводителей. Как бы там ни было, ни одна из названных проблем проблемой для ученых и автопроизводителей больше не является.

Сегодня основные возражения противников применения биоэтанола лежат все же не в технической плоскости. По мнению оппонентов биотоплива, угрозу для общества представляет возможное попадание низкосортного этилового спирта с высоким содержанием токсич-



В целях поддержания новой отрасли экономики и обеспечения рентабельности производства биотоплива страны Азии, Америки, Европы сделали применение биодобавок обязательным и освободили от уплаты налогов производителей биотоплива

ных примесей в криминальную сферу производства и продаж алкогольных суррогатов.

Более того, не исключается возможность выделения этилового спирта из бензиновых смесей путем добавления воды, приводящее к расслаиванию смеси с образованием водно-этанольного слоя (крепостью 40 °). Такой «алкоголь» будет содержать частично токсичные ароматические компоненты бензина и по опасности мало отличается от метилового спирта. Это и явилось основной причиной отмены с 2006 года льгот по акцизу даже на денатурированный спирт.

По степени радикальности данный подход поражает многих. По аналогии, можно попытаться запретить выпуск лекарств, чтобы совершенно исключить попадание на рынок контрафактных препаратов, или обложить дополнительными налогами производство клея, потому что он применим в токсикомании.

Первое чтение

Сторонники топливного этанола утверждают, что проблема массового производства нелегальной алкогольной продукции и продукции так называемого двойного назначения должна решаться именно через создание принципиально нового для России рынка применения этилового спирта с одновременным ужесточением денатурации и усилением уголовной ответственности за нарушение действующих законов в области производства и оборота этилового спирта.

8 ноября в Госдуме РФ были рассмотрены в первом чтении поправки к ФЗ-102, согласно которым оборот парфюмерно-косметической и другой пищевой спиртосодержащей продукции, которую невозможно использовать в двойном назначении, включая употребление с целью опьянения, выводится из-под контроля ЕГАИС. Авторы инициативы предложили определить стоимость такой продукции на уровне не ниже двукратной ставки акциза на алкогольную продукцию с объемной долей спирта свыше 25 % в готовой продукции, имеющей кремо-, геле-, мазеобразующую и твердую консистенцию, и не более 10 % объема денатурированной продукции в емкости не более 500 мл.

Таким образом, поправки, если они будут приняты, затронут и интересы производителей биоэтанола и этанольного топлива. За принятие поправок проголосовали 402 депутата, один воздержался.

Если поправки будут приняты Госдумой, то возможно, следующим шагом станет отмена правительством РФ акцизов на топливный этанол, тогда у производителей биоэтанола появится стимул для строительства заводов и нара-

ПЕТР БОРИСОВИЧ ШЕЛИЦ, депутат Государственной думы РФ:

Биоэтанол надо освободить от акциза на спирты и надо вывести из-под обременительного администрирования. А решать эти задачи необходимо вместе, потому что решив только одну из них, мы не простимулируем интерес у игроков рынка к этому виду топлива. Пока мы получили от правительства поправки, которые сужают наши предложения. Правительство предлагает освободить непивцевые спирты только от ЕГАИС, а лицензирование остается. И то хлеб... Оптовики говорят, что самое сложное для них — ЕГАИС.

Конечные потребители сегодня не заинтересованы в новых законах и новых нормах, даже если это сулит им какие-то выгоды — в силу инертности мышления, инертности жизни. Использовать природный газ в качестве топлива выгодно, но тем не менее наши граждане не переделывают свои авто под природный газ. Все, что требует усилий от потребителя, на рынке продвигается с трудом.

На мой взгляд, в России необходимо резко увеличить плату за загрязнение окружающей среды, при этом освободить от выплат тех, кто ее не загрязняет, в частности используя биоэтанол и альтернативные топлива. Альберт Гор предложил американцам отказаться от налогов на зарплату и подоходного налога, включая даже страховые пенсионные сборы, и заменить их налогом на загрязнение окружающей среды. Нечто подобное было рассмотрено и принято недавней директивой Евросоюза. А у нас до сих пор платят 13 рублей в год за автомобиль независимо от того, как и на чем он работает. Кого это может остановить или заставить что-то изменить? Никого.



АЛЕКСЕЙ АНАТОЛЬЕВИЧ ПЕТРЫКИН, зам. гендиректора ЗАО НПО «Химсинтез», эксперт комитета по экономической политике, предпринимательству и собственности Совета Федерации РФ:

Основные причины, по которым в России не производится топливо с этанолом, — это двойное лицензирование производства таких топлив и акцизы на топливный спирт. Необходимо освободить от действия закона не только оборот, но и производство моторных топлив, содержащих этанол. Кроме того, в закон необходимо ввести понятие топливного этанола.

Полное снятие акцизов с топливного этанола было бы полезным, но в настоящее время вряд ли реально. Более реально ввести процедуру налоговых вычетов по акцизам на денатурированный спирт, используемый для производства топливного этанола, и на сам топливный этанол, по аналогии с налоговыми вычетами акциза на денатурированный спирт, используемый для производства неспиртосодержащей продукции. Такая процедура в Налоговом кодексе имеется и работает. При этом сохранится жесткий налоговый контроль за целевым использованием денатурированного спирта и топливного этанола, так как налоговые вычеты производятся только при подтверждении использования этанола в производстве. В противном случае акциз выплачивается. А налоговый контроль может оказаться существенно эффективнее административного. Введение процедуры налоговых вычетов, очевидно, не приведет к снижению поступлений в бюджет, поскольку речь идет о новой продукции, которая в настоящее время не производится.

В России более всего тормозит развитие программы топливного этанола отношение к спирту исключительно как к сырью для производства водки. При том, что в мире на алкогольные напитки уходит менее 10 % спирта, а более 80 % — на топливо. В начале ноября в Амстердаме состоялся очередной всемирный конгресс «World Ethanol 2006». Ведущие мировые аналитики оценивали состояние дел и перспективы топливного этанола во всех регионах мира: от Бразилии и США до Австралии и Китая. В том числе упоминались страны, производящие спирта меньше, чем у нас выпивают за день. Только Россию не упомянули ни разу. Обидно.



щивания мощностей по выпуску этого продукта. По реакции Думы на новый закон можно судить, насколько важен вопрос увеличения доли биологических видов топлива для российских законодателей. Продвижению в сторону международных научно-технических и эко-

логических норм способствует не только доступность ресурсов и сырья в России, но и курс по продвижению биотоплива на рынок, ставший за поразительно короткие сроки основным вектором инноваций и элементом национальной экономической политики. ■