

УДК 657

ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ НА БАЛАНСЕ ОРГАНИЗАЦИИ

Татаров К.Ю.

кандидат экономических наук,

Главный бухгалтер

ООО «Группа компаний «Декарт»,

Г. Москва, Россия

Аннотация

В бухгалтерском учете появился новый объект – электромобили, которые отличаются использованием в качестве топлива электрической энергии. На сегодняшний день количество нормативных актов по учету минимально. Бухгалтерам приходится самостоятельно разрабатывать учетные методики. В статье приводятся расчеты норм списания электрической энергии как топлива, рассмотрены особенности начисления и уплаты транспортного налога по электромобилям. Рассмотрена возможность документального оформления заправки электромобиля на стационарных заправках, от сети общего пользования, от корпоративной зарядной станции организации.

Ключевые слова: «зеленый» транспорт, электромобиль, электрозаправочные станции, гибридный автомобиль, транспортный налог, ЭЭС, последовательный гибрид, параллельный гибрид.

ELECTRIC CAR ON THE BALANCE SHEET OF THE ORGANIZATION

Tatarov K.Y.

Candidate of Economic Sciences,

Chief Accountant

Descart Group of Companies LLC,

Moscow, Russia

Annotation

A new object has appeared in accounting - electric cars, which are distinguished by the use of electrical energy as fuel. To date, the number of accounting regulations is minimal. Accountants have to develop accounting methods on their own. The article provides calculations of the norms for writing off electric energy as fuel, considers the features of accrual and payment of transport tax on electric vehicles. The possibility of documenting the refueling of an electric car at stationary gas stations, from the public network, from the corporate charging station of the organization is considered.

Keywords: "green" transport, electric car, electric charging stations, hybrid car, transport tax, electric charging station, sequential hybrid, parallel hybrid.

Развитие электрического транспорта на сегодняшний день является одним из основных направлений развития автомобилестроительной науки. Парижское соглашение по регулированию выбросов углекислого газа, общемировая борьба за улучшение экологии требуют поиска и разработки новых видов топлива.

В силу научно-технического прогресса одним из видов топлива для транспортных средств становится электрическая энергия. Автомобили, использующие подобное топливо, получили название электромобиля. В соответствии с пунктом 1.2 Правил дорожного движения (Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090), электромобиль - транспортное средство, приводимое в движение исключительно электрическим двигателем и заряжаемое с помощью внешнего источника электроэнергии. Согласно "Стратегии развития транспортного комплекса РФ до 2030" для снижения затрат на осуществление перевозочного процесса Министерством транспорта разработан ряд направлений, среди которых постепенный переход на

гибридные и электрические автомобили. (Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года №3363-р).

Помимо "зеленых" электромобилей, в эксплуатации встречаются автомобили, работающие как на электрическом двигателе, так и на двигателе внутреннего сгорания (ДВС) и использующих жидкое топливо (бензин, дизельное топливо). В технике подобное явление получило название гибридного автомобиля. Н.В.Червова отмечает, что "структура парка электромобилей и гибридов в России в 2023 г.: гибридов – 90 %, электромобилей – 10 %. При этом доля электромобилей и гибридов в России всего 0,5 % (0,2 млн.) от общего числа автомобилей - 45,4 млн." [3]. Подобный вид может работать как исключительно на одном виде топлива, так и переключаться на альтернативное питание в процессе движения. Более того, вращающиеся колеса автомобиля выступают в роли генератора, вырабатывая электрическую энергию и осуществляя подзарядку аккумуляторной батареи.

В бухгалтерской практике выработаны методики отражения транспортных средств, работающих на двигателях внутреннего сгорания (ДВС). Современные бухгалтеры, многие из которых сами являются автовладельцами, спокойно оперируют такими понятиями как километраж, расход топлива, списание ГСМ. Однако вопросы учета электрической энергии, служащей топливом для электромобилей, вызывает затруднение. Ситуация усугубляется необходимостью учета гибридных моделей. С практической точки зрения это означает не только необходимость учета жидкого топлива в литрах, но и электрической энергии в киловатт-часах (кВт.ч). Все более широкое распространение подобных видов транспортных средств и необходимость выработки методик их бухгалтерского учета делают тему настоящего исследования современной и актуальной.

Учет электромобилей

По аналогии с автомобилем, работающим на жидком топливе, электромобиль следует признать основным средством и отражать в учете в Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

соответствии с Федеральным стандартом "Основные средства" (ФСБУ 6/2020). Электромобиль одновременно отвечает всем требованиям пункта 4 ФСБУ 6/2020. А именно:

- имеет материально-вещественную форму;
- предназначен для использования в основной деятельности, для сдачи в аренду или управленческих нужд;
- предназначен для использования более 12 месяцев;
- способен приносить организации экономические выгоды (доход) в будущем.

В соответствии с пунктом 12 ФСБУ 6/2020, в бухгалтерском учете электромобиль оценивается по первоначальной стоимости. Первоначальной стоимостью считается общая сумма связанных с этим электромобилем капитальных вложений, осуществленных до его признания объектом основных средств.

Электромобиль имеет свой отдельный и самостоятельный код в общероссийский классификатор основных фондов (ОКОФ ОК 013-2014 (СНС 2008)). А именно: 310.29.10.24.110 - Средства транспортные, приводимые в движение исключительно электрическим двигателем и заряжаемые с помощью внешнего источника электроэнергии (электромобили). Группировка с кодом 310.29.10.24.110 в ОКОФ является конечной и не содержит подгруппировок. Для этого кода не установлена амортизационная группа. По нашему мнению, в целях налогового учета, электромобиль следует относить к третьей амортизационной группе (подгруппа "средства транспортные – автомобили легковые) со сроком полезного использования свыше 3 лет и до 5 лет включительно. В целях рационализации и оптимизации бухгалтерского учета аналогичный срок полезного использования имеет смысл принять для учетных целей.

Одной из практических проблем учета электромобилей является отражение в бухгалтерских регистрах процесса зарядки аккумуляторной батареи электромобиля. Суть проблемы в том, что электрическая энергия не является материальным объектом (например, в отличие от бензина). Ее нельзя приобрести впрок, складировать и отпускать по нормам. Следовательно, применение счета 10 "Материалы" в данном случае некорректно.

Суммы, уплаченные водителем электромобиля за заправку аккумуляторной батареи, следует классифицировать как расходы на обычные виды деятельности и учитывать на счетах затрат в соответствии с рабочим планом счетов. Между тем возникают вопросы с классификацией электрической энергии как элемента расходов по обычным видам деятельности. Пункт 8 ПБУ10/99 "Расходы организации" предписывает выделять материальные расходы в отдельный элемент расходов. Топливо является материальными расходом организации. Электрическая энергия, по своим физическим свойствам, материальной субстанцией не является. Параллельно, мы имеем Распоряжение Минтранса России от 14 марта 2008г. № АМ-23-р, в котором содержится определение топлива. Под топливом наряду с жидкими и газообразными видами топлива (бензин, дизтопливо, сжатый, компримированный и сжиженный газ), используемых в качестве моторного топлива в двигателях внутреннего сгорания, понимается также электроэнергия, используемая при эксплуатации автомобилей с тяговым электроприводом. Для обеспечения унификации учетных методик, вопрос признания электрической энергии топливом, следует раскрыть в учетной политике.

Заправка электромобиля, как правило, осуществляется водителем самостоятельно, на специально оборудованных зарядных станциях (колонках). Водитель, как физическое лицо, скачивает и устанавливает соответствующее приложение к себе на смартфон. В процессе регистрации Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

необходимо указать и привязать к приложению свою банковскую карту для производства безналичной оплаты. В данном процессе может быть использована корпоративная карта организации.

Первичным документом, подтверждающим записи в регистрах бухгалтерского учета, будет являться авансовый отчет. Оправдательным документом при этом будет кассовый чек, полученный водителем на свой телефон после окончания заправки (п. 8 ФСБУ 27/2021 "Документы и документооборот в бухгалтерском учете"). В данном чеке, помимо обязательных реквизитов, будет содержаться информация об объеме оказанной услуги, а именно указано количество киловатт-часов, на которые имело место заправка электромобиля, цена за единицу и общая сумма операции.

В письме от 31.05.2021 № 03-03-06/3/42061 Минфин указал, что расходы на зарядку аккумулятора электромобиля уменьшают налогооблагаемую прибыль. Разъяснено, что зарядку электромобилей следует классифицировать как прочие расходы, которые связаны с содержанием служебного транспорта согласно пп. 11 п. 1 ст. 264 НК РФ.

Определенные проблемы у бухгалтеров вызывает необходимость контроля расхода электрической энергии в качестве топлива. Несмотря на единовременное признание расходов на заправку электромобиля в бухгалтерском учете, счетные работники, в силу профессиональных компетенций, контролируют расход топливных ресурсов. Электромобили выделены в отдельный пункт Распоряжения Минтранса России от 14 марта 2008г. № АМ-23-р "О введении в действие методических рекомендаций "Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте". В данном пункте указаны базовые нормы расхода электроэнергии, (кВт.ч/100 км) в зависимости от марки автомобиля. Следует заметить, что указанные нормы являются именно базовыми. На их основе каждый хозяйствующий субъект (организация) должен разработать и

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

утвердить собственные внутренние нормы расхода электрической энергии, которыми и следует пользоваться бухгалтеру при контроле использования данного ресурса. При расчете данных норм имеет смысл предусмотреть внешние факторы, влияющие на расход электрической энергии, такие как, дорожные, транспортные, климатические и другие [1]. Однако, разработанные и утвержденные нормы не должны отличаться от базовых показателей более, чем в два раза (100%) (последний абзац, пункта 4 Распоряжения Минтранса). Следует оговориться, что данное Распоряжение рекомендовано использовать в учетной работе Письмом Минфина РФ от 15 апреля 2008 г. № СК-6-5/281"О направлении методических Рекомендаций".

Одним из основных элементов конструкции электромобиля является аккумуляторная батарея. При формировании первоначальной стоимости электромобиля следует иметь ввиду, что в стоимость, уплаченную поставщикам, уже включены аккумуляторная батарея, содержащая первоначальный заряд. С технической точки зрения, батарея является съемным агрегатом и в течении периода эксплуатации может неоднократно заменяться. Приобретаемая отдельно от автомобиля аккумуляторная батарея должна классифицироваться как запасная часть и отражаться в регистрах бухгалтерского учета в соответствии с ФСБУ 5/2019 "Запасы" вне зависимости от ее фактической стоимости. Аккумуляторная батарея, по окончании срока эксплуатации, подлежит специальной утилизации. Расходы на подобную процедуру необходимо предусматривать еще в момент принятия батареи к бухгалтерскому учету, на основании п/п "г". п. 11 ФСБУ 5/2019 "Запасы". Величину оценочного обязательства можно принять на основании текущих расценок регионального оператора по обращению с ТКО. Для отражения батареи в регистрах бухгалтерского учета следует использовать синтетический счет 10 "Материалы" и аналитический счет в соответствии с учетной политикой организации, например, "Запасные части". Замена аккумуляторной батареи рассматривается как ремонт основного средства

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

(электромобилья) с признанием расходов в текущем периоде. Стоимость новой батареи при замене не увеличивает остаточную стоимость электромобилья.

Учет гибридных автомобилей

Гибридные автомобили в финансовом учете не отличаются от электромобильей. Они также отражаются в регистрах бухгалтерского учета на синтетическом счете 01 "Основные средства". Однако, в управленческом учете появляются определенные различия, порождаемые наличием двух двигателей – электрического и внутреннего сгорания. Возникает необходимость учета двух видов топлива – жидкого и электрической энергии. Технически автомобиль в процессе эксплуатации может работать как в режиме каждого отдельного двигателя, так и в смешенном (гибридном) режиме, когда автомобиль поочередно использует различные виды топлива, порой переключаясь в автоматическом режиме без участия человека.

В этом случае у бухгалтера для расчета норм имеется путевой лист, с показателями фактического пробега, но отсутствует информация об использованном топливе. В сложившейся ситуации, возможно распределение топлива пропорционально мощности каждого двигателя.

Пример: На учете в организации числится гибридный автомобилья *Volvo Free* с двумя электромоторами, в суммарной мощности 490 лошадиных сил (л.с.) и топливным ДВС (108 л.с.).

По путевому листу гибридный автомобиль проехал за рабочий день 120 км. В соответствии с внутренними документами в организации установлены нормы расхода топлива:

для ДВС 11 литров/100 км;

для электродвигателя 20 кВт.ч/100 км.

Расчет топлива: $120 \text{ км.} * 108 / (490+108) = 21,67 \text{ км.}$

$21,67 * 11/100 = 2,38 \text{ литра.}$

Расчет электроэнергии: $120 \text{ км.} * 490 / (490+108) = 98,33 \text{ км.}$

$98,33 * 20/120 = 16,39 \text{ кВт.ч}$

В хозяйственной деятельности организации, эксплуатирующей гибридные автомобили, может сложиться ситуация, что водитель на ночь ставит служебный автомобиль на подзарядку в собственном гараже. Подобная возможность должна быть предусмотрена во внутренних документах организации. Разделить электрическую энергию на использованную на подзарядку аккумулятора и использованную, например, для освещения гаража, не представляется возможным. Лучшим вариантом, по нашему мнению, в данной ситуации будет разработка внутреннего локального акта, на основании которого водитель будет получать периодическую компенсацию за использованную электроэнергию.

Транспортный налог по гибридным автомобилям

По сравнению с автомобилями, работающими на жидком топливе, гибридные автомобили имеют принципиально другой алгоритм расчета базы по транспортному налогу. Для имущественного налогообложения бухгалтеру следует классифицировать гибридные электромобили на последовательные и параллельные.

Автомобиль является последовательным гибридом, когда ДВС работает только в роли генератора, заряжая батарею, а колеса вращает электромотор.

Автомобиль является параллельным гибридом, когда ДВС и электромотор могут одновременно подключаться к колесам и увеличивать суммарную мощность.

С 2023 года налоговые органы ориентируются на письмо Минфина от 2 февраля 2023 года № 03–05–04–04/8694. Согласно ему, для параллельных гибридов следует суммировать мощность бензинового двигателя и 30-минутную мощность электромотора (моторов).

В отличие от ДВС гибридный автомобиль не может постоянно работать на электрической энергии на максимальной мощности. Указанная в технической документации мощность является максимально возможной, но в практической жизни не достижимой. Поэтому для целей экономических Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

расчетов принимают величину, называемую "30-минутная мощность". Этот термин введен в практику согласно Решению Коллегии ЕЭК от 22.09.2015 № 122 "Об утверждении Порядка функционирования систем электронных паспортов транспортных средств (электронных паспортов шасси транспортных средств) и электронных паспортов самоходных машин и других видов техники". На этот нормативный акт ссылаются российские налоговые органы в письмах от 29 января 2021 года № 03–13–12/5697 и 6 февраля 2023 года № 03–05–04–04/9167.

Расчет налога для параллельного гибрида (например, Tank 500 Urban) с электромотором (163 л.с.), с 30-ти минутной мощностью 40 кВт или 54 л.с., и с мощностью бензинового двигателя 245 л.с.

Для расчета налога по параллельному гибриду мощности ДВС и электродвигателя подлежат суммированию:

$$245 \text{ л.с.} + 54 \text{ л.с.} = 299 \text{ л.с.}$$

Ставка налога выбирается в зависимости от полученной суммы:

$$299 \text{ л.с.} \times 150^* \text{ руб./л.с.} = 44850 \text{ руб./год}$$

*ставка для г. Москвы

Гибридный автомобиль Voyah Free является последовательным и имеет два электродвигателя (в сумме 490 л.с.). По техническим характеристикам их 30-ти минутная мощность составляют 65 и 80 кВт для двигателей передней и задней оси. Итого — 145 кВт или 197 л.с.

В этом варианте ДВС является дополнением к электродвигателю. В таком случае считается только максимальная 30-минутная мощность электромотора. Однако, в рассматриваемой модели гибрида имеется два электродвигателя. Для корректного расчета налогооблагаемой базы мощности обоих двигателей подлежат суммированию. Мощность ДВС в расчет базы не включается.

$$147 \text{ л.с.} \times 35^* \text{ руб./л.с.} = 5145 \text{ руб./год}$$

*ставка для г. Москвы

Относительно транспортного налога на электромобили необходимо заметить, что данный налог является региональным. Во многих регионах России "зеленые" автомобили имеют налоговые преференции. Это может быть как полное освобождение от налогообложения (например, Калужская область), так и установление скидок к налогу (Свердловская область). Возможен вариант ограничения на максимальную мощность (Санкт-Петербург, мощность до 150 лошадиных сил налогом не облагается). В целях исчисления транспортного налога и применения льгот следует руководствоваться региональным законодательством. Подобный подход также изложен в Письме Минфина от 25.04.2024 № 03-05-06-04/39015.

Учет зарядных станций

Одним из факторов, сдерживающих развитие рынка "зеленых" автомобилей, является недостаточность инфраструктуры, в частности электрозаправочных станций (ЭЗС). Развитие инфраструктуры зарядных станций гарантирует, что пользователи смогут легко заряжать свои транспортные средства [3]. Принимая к учету электромобиль, организация задается вопросом их подзарядки по месту основной парковки. В случае наличия служебного электротранспорта в количестве нескольких единиц возникает необходимость оборудования на территории зарядной станции.

Необходимо помнить, что под аббревиатурой ЭЗС следует понимать комплекс, состоящий из совместно работающих компонентов – колонки, фидеров, реле, автоматических выключателей (автоматов) и прочих устройств, которые обеспечивают процесс зарядки автомобиля. Следовательно, под ЭЗС в бухгалтерском учете мы понимаем один объект основных средств и один инвентарный номер. Фактическую себестоимость зарядной станции будет формировать суммарная величина всех составляющих, необходимых для функционирования станции.

Зарядные устройства (станции, колонки) для транспортных средств с электродвигателями - это оборудование, подключаемое к сети электроснабжения, выполняющее функции, необходимые для зарядки батареи электромобиля (п. 3.1.7 СП 113.13330.2023 "Свод правил. Стоянки автомобилей СНиП 21-02-99*" (утв. Приказом Минстроя России от 05.10.2023 N 718/пр)). Основываясь на данном определении и принимая во внимание функциональное назначение заправочной станции имеет смысл принять во внимание код ОКОФ 330.28.99.3 "Оборудование специального назначения, не включенное в другие группировки". Объекты, соответствующие данному коду, относятся к четвертой амортизационной группе со сроком полезного использования от пяти лет до семи лет включительно.

С точки зрения налогообложения, ЭЗС следует классифицировать как движимое имущество, не попадающим под обложение налогом на имущество организаций.

Библиографический список

1. Вахрушев, М. А. Теоретическое исследование зависимости потребления электроэнергии электромобилем от внешних факторов / М. А. Вахрушев, Д. С. Беляев, Е. М. Генсон // Техничко-технологические проблемы сервиса. – 2022. – № 4(62). – С. 31-35. – EDN VQSSYC.
2. Червова, Н. В. Рынок электромобилей: этапы, тенденции и перспективы развития / Н. В. Червова // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2023. – № 7. – С. 252-255. – DOI 10.23672/SAE.2023.48.90.036. – EDN VJCKSN.
3. Фам, Х. Ш. Актуальные задачи в области совершенствования и дальнейшего развития зарядной инфраструктуры / Х. Ш. Фам, К. М. Сидоров // Системы синхронизации, формирования и обработки сигналов. – 2024. – Т. 15, № 4. – С. 25-28. – EDN WVRQNX.

Оригинальность 79%