



УДК 34

Чих Николай Владимирович, доцент, к.ю.н., заведующий кафедрой гражданско-правовых дисциплин института экономики, управления и права ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта»

Суворов Александр Васильевич, Студент 4 курса института экономики, управления и права ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»)

603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ ПРИБЫЛИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Ключевые слова: налог на прибыль, транспортные компании, транспорт, налогообложение, налог на прибыль организаций, проблемы транспортной отрасли в РФ.

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы правового регулирования отношений, связанных с налогообложением прибыли в сфере транспортной деятельности в России, а также существующие проблемы, пути их решения и перспективы дальнейшего развития транспортной сферы.

В настоящее время, в условиях непростой экономической ситуации в стране и в мире в целом, вопросы, связанные с налогообложением прибыли весьма актуальны. Как известно, для успешного функционирования государства необходима высокая эффективность налоговой системы. Налоговая система страны должна быть не только стабильной, но и современной. Она должна постоянно развиваться, становиться удобнее для страны и налогоплательщиков. Для реализации данной функции государству необходимо постоянно совершенствовать законодательство, проводить мониторинг различных общественных процессов, на которые идут организации в целях сокращения налоговых расходов. Одной из важнейших отраслей функционирования общества и государства является транспорт. От функционирования транспортной отрасли зависит эффективное функционирование всех остальных отраслей экономики и жизнедеятельности государства и общества в целом [1]. В настоящий момент транспортная отрасль России включает в себя следующие отрасли транспорта: автомобильный, внутренний водный, воздушный, железнодорожный, морской. Однако в Налоговом кодексе РФ (далее НК) представлена иная классификация видов транспорта – водный, воздушный, наземный, трубопроводный. Следует отметить, что для регулирования воздушного, автомобильного, внутреннего водного, морского и железнодорожного видов транспорта приняты транспортные кодексы и уставы, непосредственно регулирующие отношения в данных отраслях. Воздушный кодекс РФ был принят раньше остальных транспортных кодексов и уставов – в 1997 году. Воздушный кодекс (далее - ВК) регулирует использование воздушного пространства РФ и деятельность в области авиации. Воздушное законодательство включает в себя ВК,

*Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава,
аспирантов и студентов*

Секция XV Гражданско-правовые проблемы и обеспечение безопасности на транспорте

устанавливающий правовые основы использования воздушного пространства, федеральные законы, указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, правил использования воздушного пространства, федеральных авиационных правил, а также иных нормативных актов, принятых в соответствии с ними. Отношения, возникающие из торгового мореплавания, регулируются Кодексом торгового мореплавания РФ (далее КТМ), принятым в 1999 году. КТМ включает в себя 430 статей, регулирует широкий круг отношений: от основных понятий, субъектов, объектов до конкретных ситуаций, которые могут произойти в ходе торгового мореплавания. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (далее – КВВТ) регулирует отношения, возникающие между участниками судоходства на внутренних водных путях РФ. В п.2 ст.1 КВВТ указано, на что распространяются положения настоящего кодекса, а именно: на внутренние водные пути РФ и расположенные на них судоходные гидротехнические сооружения, причалы; порты, расположенные на внутренних водных путях РФ; суда и плавучие объекты, предназначенные для использования в целях судоходства на внутренних водных путях РФ. Устав железнодорожного транспорта РФ (УЖДТ РФ) регулирует отношения между субъектами: пассажирами, перевозчиками, грузоотправителями, грузополучателями, владельцами инфраструктур, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, а также между другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования и ж-д транспорта необщего пользования. УЖДТ устанавливает права, обязанность и ответственность субъектов правоотношений, содержит в себе условия организации и осуществления перевозок, использования железнодорожной инфраструктуры и иных связанных с перевозками услуг. Устав автомобильного транспорта принят позже остальных кодексов и уставов, регулирующих транспортные отношения – в 2007 году. Он призван регулировать отношения по оказанию услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, входящим в систему транспорта РФ. Очень важно отметить, что транспортные кодексы и уставы не регулируют все возможные транспортные правоотношения. Транспортная отрасль включает в себя транспортные организации, транспортные средства, пути сообщения, объекты инфраструктуры, технические средства и сооружения, обеспечивающие нормальное функционирование отрасли. Пути сообщения бывают нескольких видов: автомобильные дороги, морские и судоходные речные пути, железнодорожные пути, воздушные линии, трубопроводные пути. Все организации обязаны платить государству налог на прибыль. Налог на прибыль организаций является федеральным налогом и формирует доходную часть бюджетов и перечисляется в федеральный и региональные бюджеты [2]. Налог на прибыль (глава 25 НК) – это прямой федеральный налог, имеющий существенную роль в налоговой системе страны. Данный налог обеспечивает устойчивую доходную базу федерального и региональных бюджетов, оказывает регулирующее воздействие на все виды организаций. Регуляция осуществляется посредством системы льгот и установлением пониженных ставок. К элементам налога на прибыль относят: объект налогообложения, налоговая база, налоговый период, налоговая ставка, порядок исчисления налога, порядок и сроки уплаты налога. Объектом выступает прибыль, полученная налогоплательщиком. Под налоговой базой понимается денежное выражение прибыли, подлежащей налогообложению. Налоговым периодом по налогу на прибыль признается календарный год. По истечении налогового периода налогоплательщики направляют в ФНС налоговую декларацию. Согласно ч.1 ст. 284 НК, налоговая ставка по налогу на прибыль организаций составляет 20 процентов, из которых 3 процента зачисляется в федеральный бюджет, а 17 процентов зачисляются в бюджеты субъектов РФ (с 2017 по 2024 годы). Налог на прибыль организаций рассчитывается путем умножения налоговой базы на ставку по налогу на прибыль. Следует отметить, что до вступления в силу Федерального закона от 3 августа 2018 года № 302-ФЗ региональные власти были вправе устанавливать пониженные ставки по налогу на прибыль, но не ниже 13,5 процента (12,5 процента в 2017-2020 годах). Пониженные налоговые ставки по налогу на прибыль организаций, подлежащему

Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и студентов

зачислению в бюджеты субъектов РФ подлежат применению налогоплательщиками до даты их окончания, но не позднее 1 января 2023 года. Также субъекты РФ вправе повысить указанные пониженные налоговые ставки на налоговые периоды 2019-2022 годов. В НК прямо установлены пониженные налоговые ставки: в подпункте 2, п.2 ст. 284 НК РФ установлена налоговая ставка в 10 процентов от использования, содержания или сдачи в аренду (фрахта) судов, самолетов или других подвижных транспортных средств или контейнеров (включая трейлеры и вспомогательное оборудование, необходимое для транспортировки) в связи с осуществлением международных перевозок.

Согласно налоговой аналитике ФНС РФ, налог на прибыль организаций за январь-ноябрь 2018 года составляет 20 процентов от всех налоговых поступлений в консолидированный бюджет РФ [3]. Поскольку плательщиками налога на прибыль организаций являются как российские организации, так и иностранные организации, осуществляющие деятельность в РФ через постоянные представительства и получающие доходы от источников в РФ, остро стоит вопрос о недопустимости двойного налогообложения. Для российских и иностранных организаций, осуществляющих свою деятельность на постоянной основе объектом налогообложения, признаются доходы, уменьшенные на величину произведенных расходов. Доходы подразделяются на три вида: 1) от реализации товаров, услуг, работ – ст.248 НК, 2) внереализационные доходы - ст.250 НК, 3) доходы, не учитываемые при определении налоговой базы (освобожденные от налогообложения) - ст.251 НК. Определив свои доходы, налогоплательщик уменьшает их на сумму произведенных расходов. Выделят три вида расходов: 1) связанные с реализацией и производством, 2) внереализационные, 3) не учитываемые при определении налогооблагаемой базы. Однако для иностранных организаций, не осуществляющих свою деятельность через постоянные представительства в РФ и получающих доходы от источников в РФ, существует отдельный перечень доходов, подлежащих налогообложению. Например, доходы от сдачи в аренду или субаренду имущества, используемого в РФ, в том числе доходы от лизинговых операций, доходы от предоставления в аренду или субаренду морских и воздушных судов и (или) транспортных средств, а также контейнеров, используемых в международных перевозках, (п.7 ч.1 ст. 309 НК). Налоговые отношения представляют собой сложнейшую систему правоотношений. Поскольку налогооблагаемая база формируется из прибыли, которая равна разнице доходов и расходов организации за отчетный период, существует целый ряд трудностей в формировании отчетности. Особенности трудности у организаций возникают при исчислении расходов: они должны быть экономически обоснованными и документально подтвержденными: данные требования закреплены в ч.1 ст.252 НК. Под экономически обоснованными расходами следует понимать экономически оправданные затраты, выраженные в денежной форме. Они должны быть направлены на осуществление деятельности предприятия, получение доходов. Помимо этого, они должны быть рациональными и отвечать принципам делового оборота. Чем больше доходов и чем меньше расходов признает налоговый орган, тем больше будет налогооблагаемая база (прибыль). Также проблематичность налога на прибыль заключается в необходимости организаций вести помимо бухгалтерского учета еще и налоговый. Налоговые органы при осуществлении своих обязанностей нередко допускают ошибки и двояко трактуют нормы налогового кодекса. Пункт 3 статьи 7 НК прямо гласит: «Все неустранимые сомнения, противоречия и неясности актов законодательства о налогах и сборах толкуются в пользу налогоплательщика». Ранее было огромное количество судебных дел с участием налоговых органов: ФНС на основании деклараций двояко трактовала нормы Налогового кодекса и подавала иски в суд о взыскании дополнительных сумм по налогу на прибыль. В качестве примера, можно привести ситуацию: ОАО «ЕВРАЗ НМТП» импортировало на таможенную территорию РФ электромагнитную подъемную головку RLB-15, сумма таможенной пошлины составила 3 450 793 руб. Налоговый орган в результате проведения проверки пришел к выводу, что налогоплательщик занизил налогооблагаемую прибыль, нарушив п.1 ст. 257 и п.5 ст. 270 НК и доначислил 690 тысяч рублей. По мнению ФНС,

*Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава,
аспирантов и студентов*

ОАО должно было включить таможенные расходы в первоначальную стоимость основного средства. Но в результате суд пришел к мнению, что организация в соответствии со ст. 264 НК правомерно отнесла таможенные платежи к прочим расходам и доводы ФНС были отклонены судами при разрешении спора [4]. В настоящее время, ФНС анализирует и систематизирует складывающуюся судебную практику, принимает меры к недопущению необоснованных исков, в связи с чем, ФНС стала судиться в четыре раза меньше [5]. 25 сентября 2018 года на международном правовом форуме, состоявшемся во Владивостоке, было отмечено: ФНС выигрывает 69,8 процентов дел в суде. Исходя из этого, можно сделать вывод о том, что притязания налоговых органов к налогоплательщикам в последнее время стали более объективными, как уже отмечалось. Налог на прибыль организаций составляет 20 процентов от общей массы налогов, поступающих в бюджет. Поскольку 17 процентов от налога на прибыль организаций перечисляется в бюджеты субъектов РФ, просматривается прямая зависимость бюджета субъекта РФ от собираемости налога на прибыль организаций.

Согласно данным федеральной службы государственной статистики, в январе-ноябре 2018г. грузооборот транспорта составил 5141,6 млрд. тонно-километров, из которых 2372,5 млрд. составляют железнодорожные перевозки. Помимо привычных видов транспорта - автомобильного, железнодорожного, воздушного, морского и речного Росстат выделяет трубопроводный транспорт. Среди грузовых перевозок наименьшее влияние оказывает воздушный транспорт, и его грузооборот составляет 7,2 млрд. тонно-километров - 0,14% от общей массы грузовых перевозок. Однако, среди пассажирских перевозок 54% приходится на воздушный транспорт - 265,6 млрд. пассажиро-километров из 491 млрд. [6].

К проблемам транспортной отрасли можно отнести: санкции против РФ, снижение поставки сырой нефти ж-д транспортом, общее устаревание транспортных средств и объектов инфраструктуры, макроэкономическая напряженность, постоянное повышение конкуренции, нестабильность курсов валют, снижение покупательской способности населения, удорожание себестоимости транспортных услуг, высокая степень износа транспортных средств. Следует отметить, что для транспортной отрасли очень важен показатель загруженности, именно от него зависят показатели прибыли организаций. Нередки случаи слабой загруженности грузовых транспортных средств, что делает перевозки менее выгодными. Помимо этого, очень важна логистика: от того, насколько корректным и экономически целесообразным будет маршрут, зависит доход конкретной организации. Многие крупные организации стремятся сократить свои расходы, уменьшить интервал между перевозками и сократить простой транспорта. Но транспорт сильно зависит от погодных условий: например, в сильный шторм судно может попросту потерпеть крушение, авиарейсы регулярно отменяют или задерживают из-за сильных дождей или снегопадов. Таким образом, можно подвести итоги по текущему состоянию транспортной отрасли: 1) постоянная конкуренция, 2) рост тарифов на транспортные услуги 3) снижение импортных и транзитных перевозок, 4) некоторые решения, применимые в отрасли неактуальны. Как следствие – постоянная конкуренция, непостоянство ценообразования. А пятую часть прибыли организации обязаны перечислять в бюджет.

В ежегодном Послании Президента Федеральному Собранию Владимир Владимирович Путин в 2018 году отметил большую важность транспорта для страны. Транспорт незаменимо входит в комплекс для развития городов и населенных пунктов. За последнее время серьезно обновлены федеральные автомобильные трассы, в ближайшее время будут реконструированы региональные и местные автодороги. В настоящее время идет строительство международной автодороги, которая соединит Азиатско-Тихоокеанский регион и Европу, что позволит увеличить транзитные контейнерные перевозки почти в четыре раза. Это свидетельствует о том, что транспортная отрасль в РФ развивается и является перспективной. «Россия должна стать ключевым логистическим, транспортным узлом планеты» [7]. В связи с этим прослеживается необходимость в

Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и студентов

регулярной актуализации транспортного законодательства, в том числе и налогового. Д.А. Медведев подчеркнул важность транспорта в жизни государства, упомянув его в программе Цифровой экономики Российской Федерации. В задаче 4.5 сформулирована цель в покрытии всех федеральных автомобильных дорог сетями связи с возможностью передачи данных беспроводным способом [8]. Это необходимо для развития современных интеллектуальных логистических и транспортных технологий. Программа цифровой экономики предусматривает направление транспорта и логистики перспективными. Подводя итог, можно сделать следующие выводы: ввиду активного роста транспортной сферы в России прослеживается необходимость в её законодательном регулировании, в том числе, и в налоговом. Налог на прибыль, безусловно, явление крайне необходимое для региональных и федеральных бюджетов, но ввиду крупных ставок значительно сокращает чистую прибыль транспортных организаций. Участие автомобильной инфраструктуры в программе цифровой экономики РФ дает надежды на активное развитие транспортной отрасли. Возможно, РФ в числе первых внедрит передовые транспортные технологии, которые позволят сократить экономические, трудовые и временные затраты и увеличат прибыль в транспортной сфере. А для стимулирования развития транспортной отрасли законодателью стоит изменить систему ставок для транспортных организаций, поскольку в настоящий момент Налоговый кодекс не предусматривает значительных стимулов для развития.

Список литературы:

- [1] Штырхунова Н.А. Особенности правового регулирования транспортной деятельности в России // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2016. №11. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-pravovogo-regulirovaniya-transportnoy-deyatelnosti-v-rossii> (дата обращения: 18.01.2019).
- [2] Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 N 117-ФЗ (ред. от 25.12.2018).
- [3] Федеральная налоговая служба [Электронный ресурс]. – URL: <https://nalog.ru> (дата обращения 18.01.2019).
- [4] Сенков В.А., Щукин Н.В./ Проблемы налогообложения прибыли организаций, помещенных под процедуру импорта // Вестник ГУУ. 2016. №6. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-nalogooblozheniya-pribyli-organizatsiy-pomeschennyh-pod-protseduru-importa> (дата обращения: 19.01.2019).
- [5] Исследование “Право.ru”: ФНС стала судиться в четыре раза меньше. [Электронный ресурс]. – URL: <https://pravo.ru/review/view/144722/> (дата обращения 19.01.2019)
- [6] Оперативная информация Федеральной службы государственной статистики по транспорту в январе – ноябре 2018 года. [Электронный ресурс]. – URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/ (дата обращения: 03.02.2019)
- [7] Поручение Президента России от 16.03.2018 г. «Перечень поручений по реализации Послания Президента Федеральному Собранию.
- [8] Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.06.2017 № 1632-р «Об утверждении программы «Цифровая экономика Российской Федерации»

Legal problems of profit taxation in the field of transport activities.

NikolayV. Chih, AlexanderV. Suvorov

Key words: income tax, transport companies, transport, taxation, corporate income tax, problems of the transport industry in the Russian Federation.

The article discusses the issues of legal regulation of relations connected with the taxation of profits in the field of transport activities in Russia, as well as existing problems, their solutions and prospects for the further development of the transport sector.

Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и студентов