

УДК 34

Чих Николай Владимирович¹, заведующий кафедрой гражданско-правовых дисциплин института экономики управления и права, доцент, кандидат юридических наук
e-mail: chikh.nv@vsuwt.ru

Фомичев Максим Николаевич¹, канд. юридических наук, доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин института экономики управления и права
e-mail: kaf_gpd@vsuwt.ru

Волонина Анна Сергеевна¹, студент 4 курса направления 40.03.01 «Юриспруденция» Института экономики, управления и права
e-mail: volonina1999@mail.ru

¹Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ В РФ

Аннотация: в статье рассмотрены актуальные проблемы исчисления транспортного налога на водном транспорте в РФ. Также определены те правовые проблемы, с которыми сталкивается право в этой сфере. Приведен перечень правовых проблем, на которые, в первую очередь, необходимо обратить внимание при совершенствовании правового регулирования транспортного налога на водном транспорте в РФ.

Ключевые слова: налоговая база, маломерное судно, налоговые ставки, транспортный налог, налоговая политика, акциз на топливо, налоговый доход, водный транспорт, консолидированный бюджет, имущественный налог, налоговые льготы.

В условиях рыночной экономики все виды налогов на всех уровнях государственного управления в федеративных и унитарных государствах формируют преобладающую часть доходов бюджетов. Система разделения налогов по уровням власти обеспечивает осуществление государством регулирующей функции, позволяя ему воздействовать на социальные и экономические процессы на федеральном, региональном и местном уровнях.

Одним из основных налогов, образующих бюджет Российской Федерации, является транспортный налог, который регулируется гл.28 Налогового кодекса.

Все отчисления с этого налога идут в региональный бюджет. Законодательным органам субъектов РФ (без нарушения положений федерального законодательства) разрешено регулировать уровень налоговых льгот, корректировать налоговую ставку, определять порядок и сроки уплаты и прочее.

Порядок установления транспортного налога контролируется согласно п.2 ст. 362 НК РФ, однако, при расчете учитывается, какие транспортные средства являются объектами налогообложения.

На сегодняшний день транспортный налог вызывает недовольство, как со стороны плательщиков, так и со стороны налоговых органов. Одни недовольны установленными высокими ставками, другие – неспособностью добиться внесения систематических платежей физических лиц.

В ст. 361 НК РФ прописаны базовые ставки величины налога, но каждый регион РФ имеет право их корректировать. Местные власти самостоятельно определяют базовую ставку для исчисления налога на основании доходов населения и бюджетных запросов.

Текущая методика расчета транспортного налога не изменилась с 2003 года, но местные ставки постоянно корректируются. Закон устанавливает базовые налоговые ставки в зависимости от периода владения транспортным средством и мощности двигателя (от 2,5 до 15 рублей за 1 л.с.), которые регионы могут увеличивать самостоятельно, но не более чем в 10 раз.

Если рассматривать Закон Сахалинской области от 29 ноября 2002 г. N 377 (с изм. и доп. в ред. от 24.05.2021 N 34-30) "О транспортном налоге», то ставка налога на водные транспортные средства мощностью до 100 л.с. составляет 50 рублей против 10 рублей по минимальному значению федерального законодательства. При рассмотрении парусно-моторных ТС мощностью до 100 л.с, перепад составляет от 20 до 100 рублей.

Для сравнения, приведем размер налогового сбора на аналогичные виды водного транспорта в европейских регионах РФ (Курской, Московской, Владимирской, Тамбовской), где он составляет 100 рублей за 1 л.с. при общей мощности до 100 л.с., если мощность выше, то размер налоговой ставки увеличен до 200 рублей за 1 л.с. Самые низкие транспортные налоги, на сегодняшний день, установлены в Мурманской области (5 рублей с 1 л.с.) и Ненецком Автономном округе (2 рубля за 1 л.с.)

Подобная разница ведет к увеличению случаев уклонения от уплаты налога, посредством несвоевременной постановки на учет, что неизбежно приводит к уменьшению поступающих средств в казну регионов.

За рубежом налог уплачивается сразу при приобретении транспортного средства (НДС и регистрационный сбор). При расчете величины налога, в Европе также учитывается мощность двигателя, но главный критерий оценки заключается в величине выбросов углекислого газа в атмосферу.

Например, в Швеции величина транспортного налога напрямую зависит от содержания вредных веществ, выделяемых транспортным средством: чем больше выброс вредных веществ – тем выше ставка налога. При выбросах в 25% SO₂ уплата составляет только 1% от налогов, в промышленности, где выбросы составляют 48% SO₂, установлено 38% налогового бремени, а топливо для судовых двигателей полностью освобождено от налогов.

В свою очередь, в Германии также учитывается чистота выбросов и мощность двигателя. Например, для дизельных двигателей налоговая ставка будет выше, чем для бензиновых, а на экологичные модели транспортных средств, с небольшим количеством выбросов, установлен минимальный налог.

В Дании же, при покупке транспортного средства, производящего значительные объемы выбросов, потребитель может уплатить до 175% от стоимости ТС.

В Голландии, при установлении размера налоговой ставки учитывается интенсивность и время использования транспортного средства. Установлены покилометровые сборы, а при помощи технических средств ведется мониторинг использования ТС в зависимости от времени суток.

Для сравнения, в США транспортный налог как отдельная единица не существует. Его размер уже входит в стоимость топлива (около 15% от цены). Также, при постановке на учет уплачивается налог от 0% до 7% от стоимости в зависимости от штата.

В результате проведенного анализа, можно сказать, что во многих странах применяется сразу несколько видов налогов – применение имущественных и топливных акцизов, что позволяет сформировать более полную картину эксплуатации транспортных средств.

С экологической точки зрения, при установлении налоговой ставки необходимо оценивать количество производимых выбросов и выделять часть средств на выполнение экологических программ и мероприятий.

Таким образом, разница в построении транспортного налогообложения Российской Федерации и зарубежных стран имеет принципиальное отличие. В России учитывается

только мощность двигателя, исключая другие его характеристики, в зарубежных странах такой практически не наблюдается.

Появляется вопрос о необходимости внесения существенных изменений в налоговое законодательство нашей страны, а именно пересмотреть подхода к исчислению налоговой ставки для транспортного налога на водном транспорте.

В зарубежных странах транспортные средства облагаются не единым транспортным налогом, а несколькими видами платежей, например, налога на имущества и акциза на топливо. Так как налоговая нагрузка наиболее обременительная для среднего класса это позволило бы облегчит участь владельцев водного транспорта, использующих свой транспорт в небольшом объеме, что сделало бы налог более справедливым. Владельцы будут платить за время фактического использования водного транспорта, а не за его наличие. Так, например, в Московской области на сегодняшний день зарегистрировано 29,5 тысяч маломерных судов, из них регулярно эксплуатируются не более 8 тысяч.

Рассматривая возможность замены транспортного налога акцизами на бензин, можно сказать, что налоговая политика претерпела бы позитивные изменения, что привело бы к ее эффективности. Так, для более пассивных владельцев ТС налог был бы уменьшен, а для более активных – пропорционально увеличен. Кроме того, введение акцизов на бензин привело бы к материальной компенсации вреда экологии пропорционально использованию средства передвижения.

Тем не менее, руководство страны считает, что введение акцизов на бензин приведет к необоснованному росту стоимости топлива, кроме того, возникнут трудности при администрировании подобного нововведения. В любом случае тема остается открытой для дискуссий в органах власти, а проблему администрирования предполагается решить путем более интенсивного введения электронного документооборота сбора налогов. Но, следует отметить, что для владельцев транспортных средств, в случае введения акцизов на топливо, вместе с транспортным налогом исчезнут и полагающиеся сейчас льготы.

Также следует учитывать политику в области экономики. В зарубежных странах транспортный налог зависит от прямого влияния транспортного средства на экологическую обстановку. На данный момент в Российской Федерации данный принцип не учитывается.

В настоящее время на территории Российской Федерации большинство маломерных плавсредств имеют в своей конструкции двухтактные подвесные двигатели, которые в процессе эксплуатации сбрасывают часть топлива в воду, что приводит к неизбежному загрязнению гидросферы. Существует более усовершенствованная модель двигателей – четырехтактные моторы. Но, из-за невысокой стоимости, надежности и относительной простоты конструкции двухтактные лодочные моторы пользуются большей популярностью, чем четырехтактные, которые более экологичны, но отличаются высокой стоимостью. Преимуществом использования внутреннего водного транспорта можно назвать расход топлива, который в 4 раза меньше автомобильного, а также выбросы углекислого газа в 20 раз меньше, чем на автомобильном транспорте. Таким образом, можно сделать однозначный вывод о наибольшей экологичности водного транспорта по сравнению с автомобильным.

Пересмотрение существующей налоговой базы с учетом отражения экологического вреда и использованием экологических критериев, позволило бы устанавливать размер налоговой ставки с учетом нанесения вреда окружающей среде.

Данные подходы к исчислению транспортного налога напрямую способствовали бы росту социально-экономического благополучия нашей страны.

Список литературы:

1. Налоговый кодекс РФ Часть первая от 31 июля 1998 г. № 146 (ред. 02.07.2021) // СПС «КонсультантПлюс»
2. Закон Нижегородской области от 28.11.2002 N 71-3 (с изм. и доп. в ред. от 11.08.2021) "О транспортном налоге" (принят постановлением Законодательного Собрания Нижегородской Области от 28.11.2002 N71-3) // СПС «КонсультантПлюс»
3. Закон Московской области от 16.11.2002 г. N 129/2002-ОЗ (с изм. и доп. в ред. от 05.03.2020) "О транспортном налоге в Московской области" (принят постановлением Московской областной Думы от 16.11.2002 г. N 129/2002-ОЗ) // СПС «КонсультантПлюс»
4. Закон Сахалинской области от 29 ноября 2002 г. N 377 (с изм. и доп. в ред. от 24.05.2021 N 34-ЗО) "О транспортном налоге" (принят Сахалинской областной Думой 29 ноября 2002 г.) // "Губернские ведомости" от 30.11.2002 г. N 229 ст. 1630 // СПС «КонсультантПлюс»
5. Письмо Федеральной налоговой службы от 7 июня 2021 г. № БС-4-21/7912@ "О налогообложении водного транспортного средства организации" // СПС «КонсультантПлюс»
6. Заикин В.В., Бочарникова М.И. Транспортный налог в Российской Федерации и в зарубежных странах // Современные инновации. 2017. № 1 (15). 67 – 69 с.
7. Каширина М.В., Салихов Г.М. Актуальные проблемы и пути реформирования транспортного налога в России. // Финансовый университет при Правительстве РФ (Москва) // Московский экономический журнал. 2018. №5. 37 с.

MAIN PROBLEMS OF TRANSPORTATION TAX ON WATER TRANSPORT IN THE RUSSIAN FEDERATION

Nikolay V. Chih, Maxim V. Fomichev, Anna S. Volonina

Abstract: the article discusses the actual problems of calculating the transport tax on water transport in the Russian Federation. The legal problems faced by the law in this area are also identified. The list of legal problems is given, which, first of all, should be paid attention to when improving the legal regulation of transport tax on water transport in the Russian Federation.

Keywords: transport tax, tax income, consolidated budget, tax incentives, tax rates, tax base, property tax, tax policy, excise tax on fuel, water transport, small boat.