

Транспортный налог как стимул для развития региона

Михаил КОРЕНЕВСКИЙ, обозреватель

В ноябре минувшего года депутаты Законодательного собрания Санкт-Петербурга одобрили в третьем чтении изменения и дополнения в городской закон «О транспортном налоге», которые инициировала губернатор Валентина Матвиенко. Представляется, что достижения и просчеты в налоговой политике, которая осуществляется властями Северной столицы в отношении автотранспорта, могут представлять интерес и для других субъектов Российской Федерации, ибо размеры транспортного налога, определяемые местным законодательством, могут существенно повлиять на жизнедеятельность российских регионов.

Нововведения, вступившие в силу на невских берегах с 1 января 2006 года, вызывают неоднозначную оценку среди водителей-профессионалов и автолюбителей. Если владельцы легковых автотранспортных средств огорчены очередным повышением транспортного налога, то автотранспортникам налоговая политика городских властей дает неплохие стимулы для развития бизнеса.

За многие транспортные средства петербуржцы уплачивают налог по максимальным ставкам, предусмотренным Налоговым кодексом РФ. Щадящие ставки сохранились лишь для легковых автомобилей с двигателями до 100 л.с. и от 100 до 150 л.с., а также для автобусов мощностью свыше 200 л.с. и для грузовиков двух типов — от 200 до 250 л.с. и более 250 л.с. С 2006 года для самой массовой группы транспортных средств — легковых автомобилей с двигателем до 100 л.с. — ставка транспортного налога увеличилась на 2 руб. и достигла 16 руб. в год с каждой лошадиной силы. И хотя динамика ее роста впечатляет, это — лишь 64% от максимально возможной ставки. Как сообщил вице-губернатор Санкт-Петербурга Михаил Осеевский, в 2006 году за «Жигули» 9-й модели придется заплатить в виде транспортного налога 1200 руб. — на 150 руб. больше, чем в 2005-м. На 2 руб. поднялась ставка налога и для тех, кто предпочитает ездить на чуть более тяжелых легковушках (с мощностью двигателя от 100 до 150 л.с.). Теперь каждая лошадиная сила обойдется им в 33 руб.

А вот для вышеперечисленных типов автобусов и грузовиков налоговые ставки не увеличатся. Более того: чтобы стимулировать процесс обновления автопарка предприятий, специализирую-

щихся на междугородных и международных автоперевозках, предусмотрена налоговая градация. Наиболее благоприятный режим установлен для мощных грузовиков со «сроком полезного использования» до трех лет — 25 руб. в год с каждой лошадиной силы (38,5% от налоговой ставки 2005 года и 29,4% от максимально возможной ставки). За грузовые автомобили, поездившие 3–5 лет, придется заплатить 35 руб. с лошадиной силы (соответственно — 58,8 и 41,2%). Если же грузовики поехали по дорогам более пяти лет, то цена их составит уже 65 руб. за 1 л.с.

Такой налоговой политикой власти Петербурга преследуют сразу две важные цели. Во-первых — реально поддерживать местных автотранспортчиков в соперничестве с их конкурентами из Ленинградской области и других субъектов РФ. И вторая цель — способствовать обновлению городского автопарка, что позитивно скажется на экологическом состоянии мегаполиса, ныне изрядно загазованного выхлопами грузовиков старых моделей. Правда, во втором случае специалисты обнаружили явный парадокс. По мере увеличения мощности двигателя, налоговая нагрузка на легковые машины и мотоциклы растет неизмеримо быстрее, чем на грузовики. Хотя очевидно, что городской атмосфере намного больше вредят тяжелые фуры.

При более тщательном изучении новой редакции закона Санкт-Петербурга «О транспортном налоге» можно обнаружить и правовую проблему. Ибо используемый в законе термин «срок полезного использования транспортного средства», вопреки мнению вице-губернатора М. Осеевского, вряд ли можно считать официальной нормой. Ведь норма эта позаимствована из приказа,

изданного Министерством по налогам и сборам РФ, то есть из подзаконного акта. Известно, что гарантийный срок многих автомашин составляет 10–12 лет. Поэтому оптимальной и более логичной представляется иная налоговая градация грузовиков: до 5 лет, от 5 до 7 лет и свыше 7 лет.

Эксперты такжестораживают, что многие петербургские ставки транспортного налога — предельные, они явно выше, чем в большинстве других регионов РФ. В этом сомнительном достижении петербуржцы превзошли даже российскую столицу. Особенно разителен контраст в налогообложении автобусов с мощностью двигателя до 110 л.с.: 50 руб. за каждую лошадиную силу в Петербурге и только 10 руб. — в Москве. Вполне ощутима разница (229%) и в налоговых платах за самые легкие автомобили (до 100 л.с.) — соответственно 16 и 7 руб. за 1 л.с. Лишь в двух градациях транспортного налога Петербург все-таки уступает Москве. Причем именно в тех, на которые решено с текущего года распространить щадящий налоговый режим. Поэтому петербургским владельцам тяжелых грузовиков со «сроком полезного использования» до 3 лет каждая лошадиная сила обойдется всего в 25 руб. (в Москве — 45 руб.). И в 35 руб. (против тех же 45 руб. в столице), если машине от 3 до 5 лет.

Необходимо помнить, что действуют все льготы по этому налогу, которые предусмотрены федеральным законодательством. Транспортный налог не взимается со специализированных легковых машин для инвалидов, за легковушки с двигателем до 100 л.с., официально приобретенные через органы социальной защиты населения, за весельные моторные лодки не мощнее 5 л.с. Петербургские законодатели предоставили льготы по транспортному налогу и некоторым другим категориям горожан — Героям Советского Союза, ветеранам Великой Отечественной войны, пенсионерам, ликвидаторам Чернобыльской аварии и др.

Всего в 2006 году за счет транспортного налога в Петербурге планируется собрать 1,71 млрд. руб. Часть этих средств может быть израсходована на обустройство городских дорог.