

О налоговых ставках на моторные плавсредства



Нельзя ли снизить налоговые ставки на моторные плавсредства, можно ли пройти техническое освидетельствование судна в коммерческой организации, имеют ли право инспекторы ГИМС контролировать состояние человека, управляющего лодкой? Подобные вопросы часто задают наши читатели. Сегодня на них дает ответы главный государственный инспектор по маломерным судам Ленинградской области Геннадий Корсунов.

– Геннадий Юрьевич, насколько оправданны, по вашему мнению, налоговые ставки на моторы плавсредств, установленные в Ленинградской области?

– Согласно федеральному Налоговому кодексу, налоговые ставки в регионах могут быть повышены или понижены решением органов законодательной власти субъектов РФ. В Санкт-Петербурге и Ленинградской области налоговые ставки максимальные – относительно федеральных они повышены в пять раз. Я не считаю такое повышение оправданным: в области заработная плата существенно ниже, чем в Морской столице, а налоговые ставки такие же. Нужно помнить, что для многих областных судовладельцев, например, в Вознесении

или на Свири, лодка – не увлечение, а транспорт и средство связи с внешним миром. К тому же из-за нынешнего кризиса, например, в Бокситогорском районе закрываются промышленные предприятия, и единственным источником заработка становится рыболовство.

Законодателям нужно понять, что жадность порождает бедность, вот судовладельцы и ищут способы избежать уплаты налогов. Так, по нынешним ставкам владелец гидроцикла должен платить налог в сумме, которая составляет примерно десятую часть стоимости аппарата, т. е. более 25 тыс. руб., хотя в течение года гидроцикл эксплуатируется максимум два месяца. Хозяин водного мотоцикла понимает, что проверяющим органам при встрече его, во-первых, сложно остановить, а, во-вторых, он должен будет заплатить штраф за отсутствие регистрации в размере 1 тыс. руб.. Таким образом, нарушать закон – дешевле, чем выполнять закон. Статистика говорит сама за себя: за сезон в Санкт-Петербурге продается около 700 гидроциклов, а на учет в Ленобласти было поставлено всего 96, при этом многие владельцы снимают гидроциклы с учета после года эксплуатации.

– Какие еще спорные моменты есть в Налоговом кодексе?

– Наши законодатели, разрабатывая механизм уплаты налогов на плавсредства и размер налоговой ставки, по непонятной причине равняют на автомобили. Но ведь автомобили эксплуатируются в течение всего года, а мотолодки бывают «на ходу» около полугода. Считаю, что транспортный налог на плавсредства должен быть сезонным, ведь логично платить налоги за время эксплуатации судна, тем более что это соответствует Налоговому кодексу РФ.

Еще один важный момент – это расходование налоговых сборов. Общий «карман» поступающего в региональный бюджет транспортного налога пополняют те, кто передвигается по автодорогам (автомобилисты, мотоциклисты), по воде (владельцы плавсредств) и по воздуху (владельцы самолетов и вертолетов). При этом известно, что значительная доля этих сборов расходуется на поддержание автомобильной инфраструктуры. Конечно, какую-то часть от общей численности маломерного флота перевозят по дорогам, доставляя либо на место зимнего хранения из яхт-клуба и обратно, либо от места покупки к месту стоянки. Таким образом, часть средств, поступающая в виде налогов от судовладельцев, справедливо направляется на ремонт автодорог. Но ведь и на водоемах надо поддерживать порядок: ставить навигационные знаки, ремонтировать причалы и содержать инфраструктуру баз-стоянок, а средств на это нет.

– По вашему мнению, как можно привлечь внимание законодателей к «налоговому вопросу»?

– В 2005 и 2006 гг. я обращался в Комитет по транспорту Ленинградской области с просьбой о снижении налоговой ставки на моторные плавсредства хотя бы в два раза. По поручению вице-губернатора А. Бурлакова в Комитете прорабатывался этот вопрос, но реальных действий не последовало.

Я призываю и судовладельцев в свою очередь обратиться в органы исполнительной власти с предложением понизить налоговую ставку, сделать налог на плавсредства сезонным, учитывая, что та-

кая возможность предусмотрена федеральным законом. При этом нужно понимать, что инициатива остается за судовладельцами-горожанами, так как пенсионеры, живущие в глубинке, точно так же страдающие от высоких налоговых ставок, по понятным причинам не станут обращаться с письмами в высокие инстанции.

При этом в государственный бюджет будут поступать налоговые сборы в полном объеме, а при соразмерной налоговой ставке судовладельцы охотнее будут регистрировать свои плавсредства и, соответственно, платить налоги.

– Как известно, с нынешнего года прохождение техосмотра в Санкт-Петербурге стало бесплатным. Есть ли какие-то изменения в области?

– Техническое освидетельствование судов в области также осуществляется бесплатно.

С 1998 по 2005 г. из областного бюджета средств на развитие ГИМС не выделялось вообще, приходилось зарабатывать самим. Поэтому раньше в областной ГИМС существовал внебюджетный счет, который формировался из двух статей: платы за аттестационную работу и за техническое освидетельствование судов, баз-стоянок и пляжей. Часть собранных средств расходовалась на премирование сотрудников (так как заработная плата в инспекции была в среднем не выше 3 тыс. руб.), на закупку ГСМ и техники для обеспечения деятельности инспекторов.

С передачей ГИМС Ленинградской области в 2005 г. в ведение МЧС финансирование деятельности инспекции налажено, надобность во внебюджетном счете отпала, и техосмотр плавсредств стал проводиться бесплатно. Требования к судну во время техосмотра одинаковые как в Санкт-Петербурге, так и в области, согласно действующему законодательству.

– Есть ли возможность пройти техосмотр в коммерческой организации?

– Проведением техосмотра и выдачей техталона правомочна заниматься только государственная инспекция; подрядные коммерческие организации к осмотру техники не допускаются. Сторонние организации могут лишь оказать помощь в подготовке к нему: покрасить корпус, нанести бортовой номер и тому подобное.

При этом замечу, что проведение техосмотра – изготовление талона техосмотра, выезд инспектора на место прохождения осмотра – требует затрат, которые сейчас выделяются из федерального бюджета. Справедливым будет взимание с судовладельцев небольшой суммы на компенсацию этих «бумажных» затрат в виде госпошлины.

Кстати, пройти техосмотр можно не только по месту регистрации судна, но в любой ГИМС России, так как в действие введена все-российская автоматизированная информационная система (АИС-ГИМС), которая обеспечивает моментальный доступ к базе всех зарегистрированных в России плавсредств. Эта же система позволяет проверить подлинность удостоверения на право управления маломерным судном. Обращаю внимание читателей, что только в прошлом году было изъято 87 поддельных удостоверений, а всего за 2006–2008 гг. – 248 «липовых» удостоверений. Поэтому с нынешнего года ГИМС начала усиленную работу по выявлению поддельных техталонов и удостоверений на право управления маломерным судном.

Подчеркну, подлинное удостоверение и техталон можно получить только в подразделении ГИМС, а не на рынке или в подземном переходе.

– Что толкает судоводителей на покупку документов?

– Возможность легко «получить» удостоверение, ведь в случае его покупки не нужно тратить время на учебу и готовиться к экзаменам. Однако сейчас с помощью системы АИС-ГИМС выявить нарушителя просто; по этой же базе проверяют и удостоверения, выданные до 1999 г. и подлежащие замене, а также подлинность судового билета и талона техосмотра. Что же касается экзаменов, то теоретическая часть сдается на компьютере в присутствии специалистов группы экзаменационной работы, что позволяет исключить элементы коррупции, а сдача практических навыков осуществляется только на воде.

– Летом многие судоводители выходят на воду во время «вечеринок». Как контролируется состояние капитана и какие «карательные» меры предусмотрены за управление лодкой в нетрезвом виде?

– Закон не дает полномочий инспекторам ГИМС использовать в работе тесты на алкоголь. Поэтому состояние судоводителя обычно определяют по внешним признакам: несвязная речь, красные глаза и прочее, при наличии которых инспектор может отстранить судоводителя от управления лодкой и направить его на медицинское освидетельствование, а судно – на штраф-стоянку. За управление маломерным судном в нетрезвом виде полагается штраф в размере 2000 руб. или лишение прав сроком на один год.

Чтобы исключить ошибку, инспектор может предложить пройти тест на определение паров алкоголя в дыхании с помощью сертифицированного прибора, хотя судовладелец вправе и отказаться от этого. А вот в случае отказа от медицинского освидетельствования инспектор передает дело в суд, и, как показывает практика, инспектор обычно прав.

Беседа вела **С. Хабирова**

Р. С. Редакция приносит извинения нашим читателям за ошибку в сводной таблице, опубликованной в статье «Транспортный налог на плавсредства, или Куда уходят деньги?» (см. «Кия» 219), где были не точно указаны налоговые ставки 2003 г. по Санкт-Петербургу. Приводим исправленные данные о налогах на моторы плавсредств.

Наименование объекта налогообложения	Налоговая ставка, руб.		
	РФ	Санкт-Петербург	Ленобласть
Катера, моторные лодки и другие водные транспортные средства с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы): От 30 до 100 л.с. (до 73.55 кВт) включительно Свыше 100 л.с. (свыше 73.55 кВт)	10	50	50
	20	100	100
Яхты и другие парусно-моторные суда с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы): до 100 л.с. (до 73.55 кВт) включительно свыше 100 л.с. (свыше 73.55 кВт)	20	100	100
	40	200	200
Гидроциклы с двигателем мощностью (с каждой лошадиной силы): до 100 л.с. (до 73.55 кВт) включительно свыше 100 л.с. (свыше 73.55 кВт)	25	125	125
	50	250	250