небесная подать

увеличение регулирующей функции налога на имущество

Налоги, в основе определения налоговой базы которых лежит имущество, являлись одной из первых форм изъятия средств в виде обязательных платежей. Данный вид налогов до сих пор не утратил своего фискального и регулирующего значения, занимая важное место в большинстве налоговых систем развитых и развивающихся стран.

Налоги на имущество, являясь оценочными, дают государству доход, как правило, более определенный и предсказуемый, чем налогообложение потребления, прибыли или дохода. Соответственно, они могут служить твердым и прогнозируемым источником поступлений в бюджет.

В обобщенном виде преимущества прямого налогообложения сформулированы М. Фридманом: «По общему правилу прямые налоги дают более верный и определенный доход, в большей степени соразмеряются с платежеспособностью населения, точнее и яснее определяют податную обязанность каждого плательщика, чем косвенные налоги. Наконец, прямые налоги имеют дело только с личным доходом плательщика и совершенно пассивно относятся к производству народного богатства. История финансов показывает, что они исправно поступают и во время экономических кризисов, даже допускают и в такие моменты повышения ставок...»[1].

Инструментарий регулирующей функции налога на имущество в России уже заложен. Он проявляется в том, что уплата налогов на имущество тесным образом связана с финан-

[1] Пушкарева В.М. История финансовой мысли и политики налогов – М.: Финансы и статистика, 2007. – с. 87.

Петухов А.М.
аспирант Всероссийской государственной налоговой академии Министерства финансов Российской Федерации

налоги на имущество являются твердым и прогнозируемым источником поступлений в государственный бюджет

совым результатом компании, а, следовательно, и уплатой других налогов, исчисляемых из прибыли организации. Механизм взаимодействия проявляется в связи налога на имущества с бухгалтерской и налоговой отчетностью предприятия. Во-первых, данная взаимосвязь присутствует в единой системе бухгалтерского учета и составления отчетности, в том числе и для целей налогообложения[2]. Во-вторых, амортизация становится одним из важнейших критериев взаимодействия налогов и приводит к теснейшей взаимосвязи базы по налогу на имущество с налоговой базой по налогу на прибыль.

Государство сегодня может использовать амортизационную политику как инструмент регулирования и налога на имущество, и налога на прибыль. Примером такого регулирования может быть увеличение размера амортизационных отчислений, которое приведет к уменьшению налоговой базы по налогу на имущество и к уменьшению прибыли, подлежащей налогообложению налогом на прибыль.

Поскольку налог на имущество относится на финансовые результаты, организациям становится выгодным увеличивать стоимость амортизируемого имущества, что приводит к возрастанию сумм налога на имущество, постольку увеличение амортизационных отчислений влечет за собой снижение налогооблагаемой прибыли, результатом чего является экономия при уплате налога на прибыль.

Необходимо отметить, что во многих развитых странах имущественные налоги как наиболее стабильные, управляемые источники доходов бюджетов обеспечивают до 9-12% от общих поступлений. В нашей стране это доля значительно меньше. Доля налога на имущество организаций составляет всего лишь 1,9% от всех поступлений консолидированного

[2] В п. 1 Постановления Правительства РФ от 01.01.2002 №1 «О Классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы» указано, что установленная классификация может быть использована в целях бухгалтерского учета.

бюджета России или 6,48% в консолидированных бюджетах субъектов России[3]. Как мы видим, в отечественной финансовой системе роль имущественного налогообложения сильно недооценена. В дальнейшем роль налога на имущество должна только возрастать и достигнет в консолидированном бюджете уровня европейских стран. Одновременно с этим повысится его регулирующая функция в системе инструментов налогового регулирования деятельности хозяйствующих субъектов на территории страны.

К сожалению, статистика не дает возможности проанализировать суммы налога на имущество по отдельным отраслям. Так, например, в сфере авиаперевозок эта информация (как в целом, так и по отдельным компаниям) отсутствует. Однако можно с уверенностью сказать, что сумма данного налога, собираемого в данном секторе, небольшая. Этот вывод можно сделать на том основании, что сумма поступлений в бюджеты субъектов РФ по налогу на имущество составляет всего 6,48%, а износ основных фондов по воздушному транспорту – более 50,9%[4].

Только наметившаяся модернизация основных фондов компаний способна изменить ситуацию. Покупка новой техники приведет к повышению удельного веса налога на имущество в системе обязательных платежей. Так, при покупке нового самолета Sukhoi Superjet 100 авиакомпания должна выплатить в бюджет в первый год его использования 13,8 млн. рублей. Заметим, что по состоянию на 01 июня 2007 года имеется уже 65 твердых заказов на этот самолет от российских авиакомпаний.

Для усиления регулятивной функции налога на имущество необходимо ввести порядок определения налоговой базы с основных производственных фондов авиакомпаний (самолетов) возрастом более 6 лет по рыночной стоимости, что позволит:

государство сегодня может использовать амортизационную политику как инструмент регулирования и налога на имущество, и налога на прибыль

[3] Официальный сайт казначейства России

[4] Основные показатели транспортной деятельности в России. 2006: Стат. сб.. – М.: Росстат, 2006. с. 25.

– очистить рынок от недобросовестных конкурентов (авиакомпаний, не осуществляющих авиаперевозки);
– побудить авиакомпании более тщательно планировать парк воздушных судов;
– стимулировать авиапредприятия более эффективно использовать авиатехнику;
– повысить привлекательность использования новой авиатехники, так как разница платежей по налогу между новой и старой техникой будет значительно снижена.

Для повышения регулятивной функции налога и стимулирования компаний в приобретении новой техники, в том числе авиатехники, необходимо ввести порядок формирования налоговой базы по налогу на имущество исходя из рыночной стоимости, или использование специального повышающего коэффициента для данного вида имущества. Данное положение прежде все должно касаться фондов со сроком полезного использования более 6лет. В частности, таким примером для авиакомпаний могут служить самолеты. Введение коэффициента при формировании налоговой базы по налогу на имущество необходимо использовать для самолетов со сроком фактического использования более 6 лет, а для новой техники возрастом менее 6 лет налоговая база по прежнему будет формироваться исходя из остаточной стоимости имущества.

Конечно, можно говорить, что повышение налога на имущество приведет к увеличению налоговой нагрузки. Но приведенные аргументы в пользу предложенного способа взимания более привлекательны, чем незначительная переплата по налогу на имущество. Не стоит забывать, что на каждые 100 рублей увеличенной ставки налога на имущество авиакомпания не доплатит налог на прибыль в размере 24 рублей. Повышение налога на имущество может быть частично погашено снижением суммы налога на прибыль.

во многих развитых странах имущественные налоги как наиболее стабильные, управляемые источники доходов бюджетов обеспечивают до 9-12% от общих поступлений

В теории налогообложения известно, что при увеличении сумм уплачиваемого налога на имущество, государство предоставляет право хозяйствующим субъектам выбирать

образ деятельности; стимулирует их на более эффективное использование основных фондов; поощряет одни виды предпринимательства и ограничивает другие; позволяет сделать приоритетными или затормозить обновление и усовершенствование средств производства. Кроме того, налоговые платежи с имущества играют важную роль в выполнении социальных программ в регионах и на местах. Таким образом, они сочетают в себе фискальную и регулирующую функции, причем в рыночных условиях значение последней должно преобладать.

Формирование налоговой базы по налогу на имущество, исходя из рыночных цен, или введение специального коэффициента позволит очистить авиарынок от нездоровых, нестабильных в финансовом отношении предприятий. Кроме того, данные меры способны побудить отечественные компании к обновлению парка воздушных судов. Необходимо отметить, что данное правило может быть использовано и для других отраслей экономики, а это приведет к более активной модернизации основных производственных фондов.

доля налога на имущество организаций составляет 1,9% от всех поступлений консолидированного бюджета России

pn

A.M. Petukhov,
Postgraduate student, All-Russia State Fiscal Academy of the Finance Ministry of the Russian Federation

Enhancing the regulatory function of property tax

The paper by A.M. Petukhov addresses a subject that is currently of interest to airlines. It explores the question of whether it is possible for the State to enhance the regulatory function of property tax for aircraft operators by introducing an appraisal procedure for identifying the tax base. The introduction of this procedure for assets with a service life will result in upgrading of basic mechanical facilities of airlines.

The paper spotlights a fiscal mechanism that gives a strong incentive to operators to upgrade their mechanical facilities. The author suggests that it is possible to introduce amendments to that effect into the tax laws, with the increase in property tax being to some extent offset by lower budget revenues from the profit tax.