

Проект

Внесен представительным органом местного
самоуправления муниципального округа
Черемушки

О внесении изменений в Закон города Москвы от 9 июля 2008 года № 33 «О транспортном налоге»

Статья 1. О внесении изменений в статью 2 Закона города Москвы от 9 июля 2008 года № 33 «О транспортном налоге»

Статью 2 Закона города Москвы от 9 июля 2008 года № 33 «О транспортном налоге» изложить в следующей редакции:

«Налоговые ставки устанавливаются соответственно в зависимости от мощности двигателя, тяги реактивного двигателя или валовой вместимости транспортных средств в расчете на одну лошадиную силу мощности двигателя транспортного средства, один килограмм силы тяги реактивного двигателя, одну регистровую тонну транспортного средства или единицу транспортного средства в следующих размерах:

Наименование объекта налогообложения	Налоговая ставка (в рублях)
Автомобили легковые с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы): до 150 л.с. (до 110,33 кВт) включительно	0

Для остальных объектов налогообложения транспортного налога применяется коэффициент 0,1 (ноль целых одна десятая) от установленных главой 28 Налогового Кодекса Российской Федерации ставок налогообложения».

Статья 2. О внесении изменений в статью 4 Закона города Москвы от 9 июля 2008 года № 33 «О транспортном налоге»

Пункт 1 части 1 статьи 4 Закона города Москвы от 9 июля 2008 года № 33 «О транспортном налоге» изложить в следующей редакции:

«1) организации, оказывающие услуги по перевозке пассажиров городским пассажирским транспортом общего пользования, – по транспортным средствам, осуществляющим перевозки пассажиров;»

Часть 1 статьи 4 дополнить пунктом 15 следующего содержания:

«15) физические лица, вне зависимости от пола, возраста, национальности, гражданства и иных обстоятельств, – за любое количество транспортных средств любых категорий;»

Часть 1 статьи 4 дополнить пунктом 16 следующего содержания:

«16) юридические лица, индивидуальные предприниматели и иные налогоплательщики – за любое количество транспортных средств любых категорий».

Часть 3 статьи 4 – признать утратившей силу.

Часть 5 статьи 4 – признать утратившей силу.

Статья 3. Вступление настоящего Закона в силу

Настоящий Закон вступает в силу с 01 января 2020 года.

Редактор проекта:

Депутат Совета депутатов муниципального округа Черемушки

А.В.Виленц

8-499-129-70-11

(Подпись на подлиннике)

Председатель Совета депутатов муниципального округа Черемушки

Е.В.Минаева

(Подпись на подлиннике)

Полномочный представитель Мэра

Москвы в Московской городской Думе

А.В.Ракова

(Подпись на подлиннике)

Начальник Государственно-правового управления

Аппарата Московской городской Думы

А.В.Крутышев

(Подпись на подлиннике)

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту Закона города Москвы «О внесении изменений в Закон города Москвы от 9 июля 2008 года № 33 "О транспортном налоге"»

Проект Закона города Москвы «О внесении изменений в Закон города Москвы от 9 июля 2008 года № 33 "О транспортном налоге"» максимально снижает ставки транспортного налога до допустимых главой 28 Налогового кодекса Российской Федерации размеров, признаёт утратившими силу положения, ограничивающие некоторые объекты налогообложения в налоговых льготах, и вводит льготы на все объекты налогообложения, на которые распространяются положения **Закона города Москвы от 9 июля 2008 года № 33 "О транспортном налоге"**, для всех налогоплательщиков вне зависимости от статуса. Таким образом, законопроект направлен на создание и регулирование отношений, максимально приближенных к отмене транспортного налога в Москве. Далее по тексту вышеизложенная позиция для краткости формулируется как «отмена транспортного налога».

Транспортный налог, предлагается отменить, так как он не справляется с утилитарными функциями, например заградительной и компенсаторной, но вдобавок становится причиной:

- a) ухудшение контроля за строительством, уходом, содержанием дорожного фонда;
- b) развития правового нигилизма граждан;
- c) снижения темпов роста коммерческих грузо- и пассажироперевозок.

1) Транспортный налог не справляется с компенсаторной функцией

Транспортный налог — налог на владение. Он взимается без предоставления каких бы то ни было строгообозначенных возмездных услуг автовладельцу, что противоречит принципам рыночных отношений, предполагающим добровольный товарно-денежный обмен между субъектами отношений. Факт владения не является сам по себе причиной компенсационного обоснования. Автовладелец может не пользоваться государственным дорожным фондом (например: водный или воздушный транспорт; некоторые музейные, гоночные автомобили; пользование транспортом в местах, где дороги отсутствуют) или пользоваться им несопоставимо, по сравнению с иными пользователями, редко (исключительно туристические или дачные поездки). Транспортный налог не только является несправедливой платой по отношению к тем, кто не пользуется дорожным фондом, но и всячески тормозит развитие и ввод рыночных (товарно-денежных) систем — платных парковок, дорог, въезда в центр и иных. Гражданское общество сопротивляется им, как новым издержкам, что выражается в митингах, объединениях против ввода платных парковок на улицах и во дворах и т.д..

На автомобильные дороги и улично-дорожную сеть в 2020 году, планируется потратить 243 029 701,1 млн. рублей (Код 01 Д 0000000), а поступления от транспортного налога, по прогнозам, составит 28,8 млрд. рублей. Таким образом, транспортный налог не покрывает и 13% данной статьи расходов. Невостребованность транспортного налога государством, подтверждается в т.ч. налоговой амнистией 2018 года, распространившаяся на транспортный налог и пени по нему (ч. 1 ст. 12 Федерального закона от 28 декабря 2017 г. N 436-ФЗ "О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации").

Второй, сопроводительной, проблемой является порядок исчисления размера налога – «лошадиные силы». Не существует прямой корреляции между мощностью двигателя автотранспорта и степенью износа дорожного полотна транспортом. Исходя из логики закона, автомобиль Bugatti Veuron, мощностью в 1001 л.с., ежегодно изнашивает дорожное полотно в Москве на 150 000 рублей, а грузовой самосвал, грузоподъемностью 29 тонн, с двигателем мощностью в 400 л.с. на 28 000 рублей. Подобная логика наносит дополнительной ущерб понимаю рациональности, справедливости, обоснованности существования данного налога в принципе, о чём заявляли высшие федеральные политики, в т.ч. об этом неоднократно говорил в выступлениях Владимир Владимирович Путин, настаивая на необходимости отменить транспортный налог.

2) Транспортный налог не справляется с заградительной функцией

Налоговые инструменты используются, чтобы сокращать количество личных автомобилей, исходя из разных причин. В Великобритании и Германии аналог транспортного налога базируется в т.ч. на объёмах выбросов CO₂.

В 2010 году научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства г. Москвы Михаил Блинкин в интервью Российской Газете (<https://rg.ru/2010/11/18/probki.html>) сказал, что для комфортного передвижения на улицы города не должно выезжать более 400 тыс. автомобилей. На тот момент, в городе было зарегистрировано 3,89 млн. автомобилей (исследования проводились в рамках дорожной ситуации до присоединения Новой Москвы и её дорог соответственно). Теоретически, если в движение по Московским дорогам придёт более миллиона автомобилей — это приведет к полному транспортному коллапсу. По данным ГИБДД на 2017 год, в Москве зарегистрировано более 4,7 млн автомобилей, то есть не менее чем в 4,7 раз превышено количество вместимости используемого для движения дорожного полотна.

Текущие ставки транспортного налога действуют с 2013 года, при этом в большинстве случаев они максимального размера из допустимого федеральным законом. С 2010 года количество автотранспорта выросло не менее чем на 20%, и продолжает только расти.

а) Транспортный налог ухудшает контроль за строительством, уходом, содержанием дорожного фонда

Налоговая (перераспределительная) система финансирования дорожных фондов — источник плохого администрирования, ненадлежащего технического контроля и коррупции.

Подобная система, в её радикальной, социалистической, форме, действовала на территории России несколько десятилетий и закончилась весьма неприятными для граждан последствиями.

Рыночное регулирование ориентировано на потребление (пользование). Дороги — продукт, рассчитанный на массового потребителя. В рыночных условиях собственник прямо заинтересован в том, чтобы клиентов было как можно больше. При этом, основной пользовательской полезностью дорог является постоянное движение по дороге, иначе потребителю не выгодно ими пользоваться.

Что снижает пользовательскую полезность дорог:

- низкое качество дорожного полотна;
- низкая безопасность дороги; каждая авария, а тем более смерть пешехода;
- низкое качество обслуживания, в т.ч. устранение последствий погодных явлений;
- плохая сопроводительная инфраструктура;
- высокий трафик и многое другое.

Вышеуказанные проблемы начинают усугубляться, когда финансирование дорожного фонда формируется за счёт денег, получаемых в зависимости не от количества пользователей той или иной дороги, а от налогового перераспределения. Распорядитель всегда заинтересован в потребностях источника финансирования. Если финансирование зависит от перераспределителя, а не потребителя, то и ориентироваться распорядитель будет на интересы перераспределителя в первую очередь. Отчёты перед государственным ревизором и формальное выполнение плана будут важнее реального спроса потребителя.

При рыночной системе контроль за созданием, уходом и содержанием дорожного фонда на всех стадиях прямо зависит от количества непосредственных и потенциальных пользователей дорожного фонда за определённый промежуток времени, что не позволяет симулировать и саботировать деятельность, а главное — улучшает качество жизни всех москвичей.

б) Правовой нигилизм граждан

Любые налоги большинством теоретиков права трактуются как результат общественного договора между властью и гражданами. Однако отсутствие конкретики в подобной форме договора позволяет обеим сторонам трактовать его произвольно. Налоги на владение психологически санкционируют автовладельцев на нарушение административных правил парковки, тормозят развитие рыночных институтов (неоплата парковок, штрафов и т.д.), увеличивают расходы на администрирование рыночных институтов. Каждый экономический субъект, стремясь снизить издержки, предпочитает наиболее выгодный для себя инструмент снижения издержек; транспортный налог — одна из причин, по которой водители предпочитают не платить за парковку, справедливо замечая, что они уже заплатили за дорожный фонд.

Сомнительности в необходимости уплачивать сам транспортный налог добавила проведённая в 2018 году налоговая амнистия (в т.ч. по транспортному налогу), затронувшая, в первую очередь, интересы законопослушных граждан, своевременно уплативших транспортный налог (которым он не был возвращён). В отличие от неплательщиков, нарушавших закон и

избежавших наказания, правосознательные москвичи оказались в непосредственном убытке, что опять же провоцирует на иные, более выгодные экономически (в т.ч. противозаконные) модели поведения.

с) Снижение темпов роста коммерческих грузо- и пассажироперевозок

Автовладельцы одна из самых налогооблагаемых групп граждан. Владельцу автомобиля приходится уплачивать необоснованные акцизы на бензин и НДС (конечная стоимость топлива может на 60% состоять из налогов и сборов), транспортный налог, налог на автомобили стоимостью свыше 3 млн рублей, утилизационный сбор и др. Кроме того, водитель регулярно платит за парковку на улицах. 30 декабря 2018 вступает в законную силу Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", ст.ст. 6, 7, 12, 13 которого, по сути, вводят механизм организации платных парковок во дворах. Не стоит забывать о плате за страховку (ОСАГО), регистрацию автомобиля, оформление водительских прав и другие, как объективно необходимые, так и спорные налоги и сборы.

По исследованиям PwC (<https://www.pwc.ru/ru/publications/auto-cost.html>), стоимость владения автомобилем в России за 2017 год составила от 395,6 до 1 377,2 тыс. рублей. Налоги на владение автомобилем составляют от 1,5% до 5% от стоимости ежегодного владения.

В совокупности налоги и сборы больше бьют по владельцам большого автопарка. Кроме непосредственных налоговых расходов, к ним добавляются высокие сопроводительные расходы – бухгалтерские, юридические, консультационные. Сегодня Москва взяла курс на субсидирование каршеринга, однако политика улучшения положения всех коммерсантов в области позволит снизить количество пользования личным транспортом, если коммерсанты снизят свои издержки.

Отмена транспортного налога приведёт к дефициту прогнозируемых расходов на дорожные фонды Москвы. Однако компенсация дефицита необходима в период до полноценного перехода на рыночную систему администрирования дорог.

По смыслу абз. 4 п. 4 ст. 179 Бюджетного кодекса Российской Федерации, доход бюджета субъекта от транспортного налога, как говорилось выше, формирует дорожный фонд субъекта. Однако данная статья не ограничивает субъект в праве формировать дорожный фонд от иных поступлений в бюджет субъекта.

Согласно прогнозам, заложенным в Закон г. Москвы № 47 от 29.11.2017 «О бюджете города Москвы на 2018 год и плановый период 2019 и 2020 годов», представленным департаментом финансов города Москвы на сайте http://budget.mos.ru/income_2018_2020, доход бюджета от транспортного налога в 2020 году составит 28 855,3 млн. рублей (28,9 млрд. рублей), что составит около 1,25% от всего прогнозируемого дохода (2 317 101,9 млн. рублей). На автомобильные дороги и улично-дорожную сеть в 2020 году,

планируется потратить 243 029 701,1 млн. рублей (Код 01 Д 0000000). Таким образом, дефицит данной статьи расходов, после принятия законопроекта на превысит 13%.

Дефицит предлагается покрыть за счёт сокращения следующих статей расходов:

1) Информационный город (Код 12 0 0000000). В первую очередь «Развитие средств массовой информации и рекламы» (Код 12 Д 0000000), в особенности расходы на производство телевизионных программ (Код 12 Д 0200300)

2) «Исполнительные органы государственной власти города Москвы» (Код 31 Б 0000000)

3) «Москва – город бизнеса и инноваций» (Код 14 Б 0000000)

4) «Открытое правительство» (Код 11 0 0000000)

5) Развитие единой светоцветовой среды города Москвы (Код 06 Ж 0000000)

6) Формирование благоприятной деловой среды (Код 14 А 0000000)

7) Индустрия отдыха на территориях общего пользования (Код 13 Б 0000000)

Процесс отмены транспортного налога не предполагает формирования шоковой или чрезвычайной ситуации в городе, но позволит рационально оценить основания для необоснованного удержания средств из кармана налогоплательщиков. Кроме внесения изменений в Закон «О транспортном налоге», отмена транспортного налога повлияет на структуру планируемого к рассмотрению законопроекта «О бюджете города Москвы на 2020 год».

Кроме социальных и административных целей представленный законопроект преследует цель оздоровить реальную рыночную экономику города на сумму транспортного налога. Отказ от социалистического (государственного) перераспределения в пользу рыночного позволит увеличить покупательную способность субъектов налогообложения (автовладельцев) и предпринимательский оборот на те же самые 28,8 млрд рублей.

Редактор проекта:

Депутат Совета депутатов муниципального округа Черемушки

А.В.Виленц

8-499-129-70-11

(Подпись на подлиннике)

Председатель Совета депутатов муниципального округа Черемушки

Е.В.Минаева

(Подпись на подлиннике)

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ

проекта закона «О внесении изменений в закон г. Москвы от 9 июля 2008 г. N 33 "О транспортном налоге"».

Принятие проекта федерального закона «О внесении изменений в закон г. Москвы от 9 июля 2008 г. N 33 "О транспортном налоге"» не повлечет дополнительных расходов из средств бюджета города Москвы.

Редактор проекта:

Депутат Совета депутатов муниципального округа Черемушки

А.В.Виленц

8-499-129-70-11

(Подпись на подлиннике)

Председатель Совета депутатов муниципального округа Черемушки

Е.В.Минаева

(Подпись на подлиннике)

ПЕРЕЧЕНЬ

актов субъектного и муниципального законодательства, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием закона города Москвы «О внесении изменений в Закон города Москвы от 9 июля 2008 года № 33 «О транспортном налоге»»

Принятие закона города Москвы «О внесении изменений в Закон города Москвы от 9 июля 2008 года № 33 «О транспортном налоге» не требует признания утратившими силу, приостановления или принятия иных актов субъектного и муниципального законодательства, а также внесения изменений и дополнений.

Редактор проекта:

Депутат Совета депутатов муниципального округа Черемушки

А.В.Виленц

8-499-129-70-11

(Подпись на подлиннике)

Председатель Совета депутатов муниципального округа Черемушки

Е.В.Минаева

(Подпись на подлиннике)

Приложение 3
к решению Совета депутатов
муниципального округа Черемушки от
21.06.2018г. №9/4

Председателю
Московской городской Думы Шапошникову
Алексее Валерьевичу

Сопроводительное письмо

Уважаемый Алексей Валерьевич!

В соответствии с ч. 1 ст. 36 Устава г. Москвы, согласно порядку, установленному п. а) ч. 1 ст. 4, п. в) ст. 6, ст. 8, Закона города Москвы от 14 декабря 2001 года № 70 «О законах города Москвы и постановлениях Московской городской Думы» вношу в Московскую городскую Думу проект закона города Москвы «О внесении изменений в закон города Москвы от 9 июля 2008 года № 33 «О транспортном налоге».

Приложения:

1. Проект закона города Москвы, на 2 л.;
2. Пояснительная записка к законопроекту, на 5 л.;
3. Финансово-экономическое обоснование к законопроекту, на 1 л.;
4. Перечень актов законодательства, подлежащих признанию утратившим силу, приостановлению, изменению, дополнению или принятию в связи с принятием федерального закона, на 1 л.;

Редактор проекта:

Депутат Совета депутатов муниципального округа Черемушки

А.В.Виленц

8-499-129-70-11

(Подпись на подлиннике)

Председатель Совета депутатов муниципального округа Черемушки

Е.В.Минаева

(Подпись на подлиннике)