

Может ли экологический налог стать альтернативой существующему транспортному налогу ?

Кавецкая Дарья Александровна

Студент (магистр)

Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Факультет права, Москва, Россия

E-mail: vadimka-r@mail.ru

В настоящее время в Российской Федерации сложилось достаточно спорное мнение об экологических платежах. Прежде всего, это связано с проблемой определения правовой природы природоресурсных платежей. Так, на сегодняшний день в литературе и практической деятельности существует достаточно широкий терминологический перечень названий, которые применяются для обозначения природоресурсных платежей: «Платежи за пользование природными ресурсами», «плата за природопользование», «плата за природные ресурсы», «платежи за использование природных ресурсов», «экологический сбор» [5].

Что же понимается под «экологическим платежом» в современном российском праве - это платежные обязательства по уплате экологического, утилизационного сборов, а также налога за добычу полезных ископаемых [6].

Проанализировав российское законодательство, а также ряд научных статей посвященных правовой природе природоресурсных платежей, мы выделили основные проблемы, которые «стоят» на пути полноценного развития платы за пользование природными ресурсами в Российской Федерации:

Отсутствие определенности при характеристике правовой природы платежей. Понятийный аппарат формируется не из наличия в законе определения, а из практического толкования судов. Основные из которых:

- 1) На основании вынесенного решения Верховным Судом РФ плата за загрязнение окружающей среды полностью соответствует всем критериям налога [4];
- 2) Плата за загрязнение окружающей среды является фискальным сбором [2];
- 3) Может устанавливаться на уровне не ниже Постановления Правительства Российской Федерации [3].

Отсутствие четкости при установлении элементов обложения и определения субъектов, на которых возложена обязанность по внесению данных платежей.

В связи с этим, вопрос о плате за природопользование, требует более детального изучения и корректировки с учетом выше названных проблем.

Одним из путей решения описываемой проблемы мы видим в необходимости обращения к опыту закрепления в Налоговом Кодексе Российской Федерации (далее-НК РФ) экологического налога, как это сделано в некоторых странах СНГ и ряде стран ЕС. Закрепив плату за негативное воздействие на окружающую среду в НК РФ, будут решены многие проблемы, стоящие перед экологическим правом в точности: определиться порядок подконтрольности, взимания, ответственности плательщиков и т.д.

Понятие «экологического налога» для России не ново, так в 2005 году была предпринята попытка введения указанного налога (ст. 13 НК РФ), в составе федеральных налогов. Согласно действовавшей на тот момент редакции, под экологическим налогом понимался платеж, взимаемый в связи с ухудшением экологической ситуации в результате деятельности хозяйствующих субъектов. Как видим, понятие экологического налога

было достаточно «расплывчатым» и обобщенным. В связи с этим, ст. 13 НК РФ так и не была введена в «правовой оборот» и введение экологического налога осталось лишь на «бумаге» [5].

После попытки введения экологического налога прошло более 10 лет, однако на протяжении всего этого периода вопрос о надобности введения остается открытым.

Предложения по внедрению рассматриваемого налога поступали достаточно часто, одним из последних было предложение по введению экологического налога как альтернативы транспортному налогу [7].

Транспортный налог является одним из региональных налогов. С его помощью местные бюджеты аккумулируют средства для восстановления дорог и повышения безопасности дорожного движения. Однако, эффективность взимания данного налога крайне мала. Кроме того, возникают вопросы по поводу справедливости данного налога. Основным показателем, которого является мощность двигателя. При этом не учитывается интенсивность использования автомобиля. Необходимость уплаты налога возникает даже в том, случае если автомобиль не используется [1]. Данная норма противоречит сути налога, как формы платы за использование дорог, так как если автомобиль не используется или автомобиль предназначен исключительно для участия в выставках, то фактически он не является участником дорожного движения.

Одной из альтернатив транспортному налогу предлагается введение экологического сбора (налога). Предполагается, что введение экологического налога простимулирует автомобилистов к переходу на более экологически чистые автомобили. Также введение экологического сбора предполагает плату не за факт наличия у того или иного субъекта транспортного средства, а за количество выбросов в окружающую среду. Введение экологического налога послужит эффективным инструментом в борьбе с устаревшим и изношенным российским автотранспортом, наносящим вред окружающей среде повышенными выбросами [7].

Однако, по нашему мнению, замена транспортного налога экологическим, это по факту просто замена одного понятия другим. Устанавливая такой экологический налог, преследуются в большинстве не экологические цели, а исключительно фискальные. Что никак не соотносится с экологическим налогом, основная функция которого - регулирующая (стимулирующая), а не фискальная. Также хотелось бы заметить, что в таком составе экологический налог, как и в случае первоначального его «введения» в 2005 г. имеет обобщенный характер.

Кроме того, мы считаем, что в таком составе экологический налог является излишним ввиду того, что данная налоговая реформа может привести к существенному увеличению налогового бремени для автовладельцев и увеличению инфляции. Таким образом, этот налог может превратиться в налог на «бедность», что может привести к общественной напряженности в стране. Также, такой налог может вызвать достаточно большие траты государственных учреждений, которым придется обновить свой автопарк. Еще одним аргументом не в пользу введения такой формы экологического налога является то, что такая налоговая реформа достаточно долгосрочна, на нее осуществление может уйти порядка 3-6 лет.

Источники и литература

- 1) Налоговый кодекс Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 146-ФЗ (часть вторая) // Доступ из справочно-правовой системы «Гарант». URL:

<http://base.garant.ru/10900200/#ixzz3EhweyT9K> (дата обращения: 23.02.2016 г.).

- 2) Определение Конституционного Суда РФ от 10 декабря 2002 г. N 284-О "По запросу Правительства Российской Федерации о проверке конституционности Постановления Правительства Российской Федерации "Об утверждении Порядка определения платы и ее предельных размеров за загрязнение окружающей природной среды, размещение отходов, другие виды вредного воздействия" и статьи 7 Федерального закона "О введении в действие части первой Налогового кодекса Российской Федерации" // Российская газета. 25.12.2002.
- 3) Решение Верховного Суда РФ от 12 февраля 2003 г. N ГКПИ03-49 "О признании частично не действующими отдельных положений Постановления Правительства РФ от 28.08.1992 N 632 "Об утверждении Порядка определения платы и ее предельных размеров за загрязнение окружающей природной среды, размещение отходов, другие виды вредного воздействия" // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2004. N 3.
- 4) Решение Верховного Суда РФ от 28 марта 2002 г. N ГКПИ 2002-178 "О признании незаконным (недействительным) Постановления Правительства РФ от 28.08.1992 N 632 "Об утверждении Порядка определения платы и ее предельных размеров за загрязнение окружающей природной среды, размещение отходов, другие виды вредного воздействия" в редакции от 14 июня 2001 г. // Налоговый вестник. 2002. N 12.
- 5) Ялбулганов А.А. Правовое регулирование природоресурсных платежей: Учебное пособие / под ред. А.А. Ялбулганова. М.: Юстицинформ, 2007. с. 2
- 6) www.nalog.ru (Федеральная налоговая служба Российской Федерации)
- 7) www.roi.ru (Российская общественная инициатива)

Слова благодарности

Спасибо организаторам конференции за проведение такого замечательного мероприятия. Я очень рада, что являюсь участником конференции "Ломоносов 2016"