

§ 4 НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ

М.В. Пьянова, А.Г. Саркисян

НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ ПРЕДМЕТОВ РОСКОШИ: РЕАЛИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Аннотация: *Вопрос о возможности введения налога на роскошь обсуждается в России с 2004 года. Необходимость налогообложения предметов роскоши объясняется усиливающимся социальным расслоением в стране. Мировая практика налогообложения свидетельствует о том, что наиболее эффективно способствует достижению социальной справедливости налогообложение доходов и имущества граждан. При этом, действующая в настоящее время в Российской Федерации система налогообложения физических лиц, практически не содержит элементов, предполагающих налогообложение предметов роскоши, и не оказывает существенного влияния на налоговую нагрузку состоятельных граждан. Авторами охарактеризована система налогообложения доходов и имущества физических лиц (НДФЛ, транспортного налога и налога на имущество физических лиц) в эволюционном аспекте, с целью выявить возможности усиления их регулирующей функции. Анализ зарубежного опыта налогообложения «сверхдоходов» позволяет сделать заключение о возможности его применения в отечественной практике. Изучение статистических данных свидетельствует о необходимости комплекса мер, направленных на увеличение налоговой нагрузки на лиц с высокими доходами. По мнению авторов, введение отдельного налога на роскошь в России, не представляется целесообразным. При этом, некоторые меры, успешно применяемые в зарубежных странах, являются, по мнению авторов, неприемлемыми в российской практике: такие как налог на финансовое состояние, налог на товары класса «люкс». Более эффективным вариантом является внесение в действующее налоговое законодательство отдельных норм, касающихся налогообложения предметов роскоши: установление прогрессивной шкалы ставок НДФЛ, замена налога на имущество физических лиц налогом на недвижимость, изменение принципов исчисления транспортного налога.*

Ключевые слова: *налогообложение предметов роскоши, налог на роскошь, сверхдоходы, социальная справедливость, налогообложение физических лиц, транспортный налог, имущество физических лиц, НДФЛ, прогрессивная шкала НДФЛ, социальное расслоение.*

Первый реальный законопроект о налоге на роскошь был подготовлен для обсуждения в Государственной Думе партией «КПРФ» в 2010 году. Несмотря на то, что оппозиционные партии проголосовали за принятие законопроекта, правящая партия отклонила его. Причины

невозможности реализовать данный законопроект не были озвучены.

Возможность введения налога на роскошь в России обсуждается с 2004 года, с момента завершения очередного этапа налоговой реформы, одним из результатов которой было установление в 2001 году

пропорциональной ставки НДФЛ на уровне 13% в отношении большинства доходов физических лиц.

До 2001 года в России действовала прогрессивная шкала ставок налога подоходного налога (табл. 1):

Таблица 1

Совокупный годовой доход	Ставка подоходного налога
≤ 50 тыс. руб	12 %
50–150 тыс. руб	20 %
≥ 150 тыс. руб	30 %

Стоит отметить, что приведенная градация налогооблагаемой базы не вполне соответствовала реалиям 2001 года. Она не обеспечивала «адекватное» налогообложение получаемых доходов, поскольку затрагивала интересы достаточно широких слоев населения, а не только лиц с действительно высокими доходами. Кроме того, низкая собираемость налогов являлась своеобразным «наследством» 90-х годов — физические лица искусственно занижали свои доходы до нижней границы в 50 тыс. рублей для уплаты налога по ставке 12% или же не платили подоходный налог совсем, полностью скрывая свои доходы.

Целью налоговых реформ на этом этапе развития налоговой системы России было увеличение собираемости налогов, для чего сокращалось общее количество налогов, уменьшались размеры налоговых ставок, упрощался порядок исчисления отдельных налогов. Замена прогрессивной шкалы подоходного налога на «плоскую» в определенной мере достигла цели — поступления НДФЛ в бюджетную систему в 2001 году резко возросли по сравнению с предыдущим годом.

Снижение налогового бремени, хоть и формально, произошло на фоне непре-

рывно растущего социального неравенства, которое началось со времен распада СССР и образования первой олигархии. Доказательством этого утверждения является непрекращающийся рост коэффициента дифференциации доходов населения, который иллюстрирует степень социального расслоения общества. В настоящее время разрыв между доходами 10% высокооплачиваемых и 10% низкооплачиваемых физических лиц в России составляет 17:1.¹ По мнению экспертов, в случае, когда данное соотношение приближается к значению 10:1, в обществе могут возникать ситуации нестабильности. С целью сравнения стоит отметить, что указанное соотношение в Швеции составляет 6:1, в Германии — 7:1, Италии и Испании — 9:1.

Мировая практика налогообложения свидетельствует о том, что наиболее эффективно способствует достижению социальной справедливости налогообложение доходов и имущества граждан. В отечественном налоговом законодательстве налогообложение доходов и имущества физических лиц, в основном, представлено следующими налогами:

- НДФЛ;
- налог на имущество физических лиц;
- транспортный налог.

Налог на доходы физических лиц. В настоящее время система налогообложения доходов физических лиц характеризуется наличием ряда проблем. Первостепенной среди них, по мнению многих авторов, можно считать пропорциональную шкалу налогообложения, использование которой в свое время было вызвано объективными факторами. Сейчас применение «плоской» шкалы способствует усугублению соци-

¹ По данным Росстата.

ального неравенства: сверхвысокие доходы облагаются налогом по той же ставке, что и доходы, не превышающие прожиточного минимума.

Налог на имущество физических лиц в Российской Федерации является местным налогом, где ставки устанавливаются местными самоуправлениями в пределах, установленных федеральным законодательством. Налоговая база по налогу на имущество физических лиц определяется как суммарная инвентаризационная стоимость имущества, умноженная на коэффициент-дефлятор.²

Налоговые ставки устанавливаются нормативно-правовыми актами представительных органов муниципальных образований (законами городов федерального значения Москвы и Санкт-Петербурга) в следующих пределах (табл. 2):³

Таблица 2

Суммарная инвентаризационная стоимость объектов налогообложения	Ставка налога
≤ 300 000 рублей	≤ 0,1 %
300 000 — 500 000 рублей	0,1 — 0,3 % (включительно)
≥ 500 000 рублей	0,3 — 2,0 % (включительно)

Несомненно, что самая дорогая недвижимость России расположена в двух городах федерального значения — в Москве и Санкт-Петербурге. Так же не лишним будет заметить, что по оценкам банка Merrill Lynch, в Москве проживает 44 “долларовых” миллиардера и 88 тысяч “долларовых” миллионеров. Это свидетельствует о

том, что в Москве один их самых дорогих рынков недвижимости, да и горожане тоже совсем не бедные.

Казалось бы, совокупные доходы от этого вида налогообложения должны быть велики, учитывая что средняя стоимость квадратного метра жилой недвижимости в Москве составляет 170 000 рублей. Но это совсем не так, потому что налоговой базой является не кадастровая стоимость, которая близка к реальной стоимости, а инвентаризационная стоимость, определяемая по результатам оценки жилья. Эта оценка совершенно не отражает настоящий уровень цен перегретого московского рынка, в следствие чего, налог в размере 2000 рублей «не бьет» по карману хозяев особняков, расположенных в районе «Золотой Мили» (Остоженка, Старый Арбат). На данный момент налог является неэффективным, и ему требуются кардинальные изменения, в основном касающиеся порядка определения налоговой базы.

Транспортный налог был введен в ходе налоговой реформы 2003 года и заменил собой ряд налогов, собираемых в целях поддержания транспортной инфраструктуры страны. Российская практика показывает, что наибольшие сборы от этого налога поступают от налогообложения автомобильного транспорта. Транспортный налог рассчитывается путем умножения ставки в рублях на мощность двигателя автомобиля в лошадиных силах. Так как налог региональный, субъекты РФ наделены правом уменьшать или увеличивать базовые ставки, но не более чем в 10 раз.

Ниже приведено сравнение базовых ставок и ставок московского региона, которые являются актуальными для легковых автомобилей (табл. 3):

² Закон РФ от 9 декабря 1991 г. № 2003-1 «О налогах на имущество физических лиц».

³ Официальный сайт ФНС России www.nalog.ru

Налогообложение физических лиц

Таблица 3

Легковые автомобили с мощностью двигателя:	Ставка налога по Закону г. Москвы:*
≤ 100 л.с.	12
100 — 125	25
125 — 150	35
150 — 175	45
175 — 200	50
200 — 225	65
225 — 250	75
Свыше 250	150

* Закон города Москвы № 33 «О транспортном налоге» от 9 июля 2008 года

По мнению авторов, установленный порядок определения налоговой базы в отношении автомобилей (в зависимости от мощности двигателя) не вполне способствует реализации принципа социальной справедливости. В качестве примера можно привести расчет транспортного налога в Москве на легковые автомобили в 2014 году:

Среднестатистический *гражданин А* владеет автомобилем Mitsubishi Lancer с мощностью двигателя 154 л. с. и рыночной стоимостью 700 000 руб.

Транспортный налог = $154 * 45 \text{ руб} = 6\,930 \text{ руб.}$

Отношение налогового оклада к стоимости автомобиля = $(6\,930 \text{ руб} / 700\,000 \text{ руб}) * 100 \% = 0,99 \%$.

Состоятельный *гражданин Б* владеет представительским внедорожником Mercedes ML с мощностью двигателя 225 л. с. и рыночной стоимостью 3 700 000 руб.

Транспортный налог = $225 * 65 \text{ руб} = 14\,625 \text{ руб.}$

Отношение налогового оклада к стоимости автомобиля = $(14\,625 \text{ руб} / 3\,700\,000 \text{ руб}) * 100 \% = 0,395 \%$.

Таким образом, разница в налоговом окладе составляет **2,11** раза, а разница в

стоимости автомобилей — **5,28** раза. Получается, *гражданин Б* имеет машину в **5,28** раза дороже машины *гражданина А*, а платит всего лишь в **2,11** раза больше!

Однако, совсем недавно, 23 июля 2013 года, Государственная Дума приняла Федеральный закон N 214-ФЗ «О внесении изменений в статью 362 части второй Налогового кодекса Российской Федерации», которая предполагает дополнительные коэффициенты для расчета транспортного налога для автомобилей стоимостью свыше 3 млн. рублей. Данные коэффициенты вступили в силу 1 января 2014 года:^{4,5}

Таблица 4

Стоимость автомобиля, млн. рублей	Коэффициент в зависимости от количества лет, прошедших с года выпуска легкового автомобиля					
	до 1 года	1-2 года	2-3 года	до 5 лет	до 10 лет	до 20 лет
от 3 до 5	1,5	1,3	1,1			
от 5 до 10				2		
от 10 до 15					3	
от 15						3

Порядок расчета средней стоимости легковых автомобилей для целей налогообложения определяется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по разработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере торговли. Перечень легковых автомобилей средней стоимостью от 3 миллионов рублей размещается ежегодно

⁴ Федеральный закон от 23 июля 2013 г. № 214-ФЗ: «О внесении изменений в статью 362 части второй Налогового кодекса Российской Федерации»

⁵ НК РФ. Статья 362.

не позднее 1 марта на официальном сайте указанного органа в информационно-телекоммуникационной сети “Интернет”.⁶

Проведем перерасчет предыдущего примера, учитывая коэффициенты 2014 года:

Среднестатистический *гражданин А* владеет автомобилем Mitsubishi Lancer с мощностью двигателя 154 л. с. и рыночной стоимостью 700 000 руб.

Транспортный налог = $154 * 45 \text{ руб} = 6930 \text{ руб}$

Отношение налогового оклада к стоимости автомобиля = $(6930 \text{ руб} / 700 000 \text{ руб}) * 100 \% = 0,99 \%$

Состоятельный *гражданин Б* владеет представительским внедорожником Mercedes ML с мощностью двигателя 225 л. с. и рыночной стоимостью 3 700 000 руб.

Транспортный налог = $225 * 65 \text{ руб} * 1,5 = 21 938 \text{ руб}$

Отношение налогового оклада к стоимости автомобиля = $(21 938 \text{ руб} / 3 700 000 \text{ руб}) * 100 \% = 0,593 \%$

Разница в налоговом окладе составляет **3,17** раза, разница в стоимости автомобилей — **5,28** раза. Получается, что *гражданин Б* имеет машину в **5,28** раза дороже машины *гражданина А*, а будет платить в 2014 году в **3,17** раза больше. Данные повышающие коэффициенты позволяют сделать транспортный налог более справедливым, но прямая зависимость между стоимостью автомобиля и суммой уплаченного налога по-прежнему отсутствует. Более того, по мере старения автомобиля эта зависимость становится все меньше, так как величина коэффициента сокращается.

По мнению авторов, величина налога на легковой автотранспорт должна зависеть

от реальной стоимости автомобиля, а также экологического класса двигателя автомобиля. Сейчас например, владелец Мерседеса А-класса, стоимостью 1,5 млн. рублей и владелец Хендай Солярис, стоимостью 450 тыс. рублей, уплачивают одинаковые суммы транспортного налога, на основании того, что мощности двигателей данных автомобилей абсолютно одинаковые. При этом повышающие коэффициенты, введенные с 1 января 2014 года, на автомобиль, стоимостью 1,5 млн. рублей, не распространяются.

Рассмотрев основные налоги, которые уплачивают физические лица в нашей стране, можно аргументированно заявить, что на данный момент транспортный налог — единственный налог, который уже сейчас оказывает существенное влияние на налоговую нагрузку состоятельных граждан, все остальные налоги не содержат элементов, предполагающих налогообложение предметов роскоши.

Изучение зарубежного опыта налогообложения «сверхдоходов» позволяет сделать заключение о возможности его применении в отечественной практике. Налогообложение физических лиц в большинстве стран, так же как и в России, предполагает налоги с доходов, недвижимости и транспорта.

Во Франции для исчисления суммы подоходного налога используется прогрессивная шкала налоговых ставок, ежегодно шкала уточняется, позволяя учесть уровень инфляции. В 2011 году налоговые ставки составляли от 0% до 41% в зависимости от размера доходов. Система расчета налога довольно запутанна, во-первых из-за того, что способ расчета налога зависит от категории дохода, во-вторых, из-за применения многочисленных льгот и вычетов. В результате, из 25 млн. налогоплательщиков фактически платят налог только 15 млн. (60%). В недалеком прошлом

⁶ Федеральный закон от 23 июля 2013 г. № 214-ФЗ: «О внесении изменений в статью 362 части второй Налогового кодекса Российской Федерации»

во Франции была предпринята попытка ввести ставку подоходного налога в размере 75% для доходов свыше 1 млн. евро. Однако законопроект был отклонен, так как партия, разработавшая законопроект, не имела единой точки зрения по поводу оправданности данной меры.

В ряде стран Старого Света (Франция, Италия, Норвегия) введен налог на состояния физических лиц, ставка которого колеблется от 0,25% до 1,80%. Размер состояний, для которых начинает действовать налог, для каждой страны индивидуален: во Франции — это 800 тыс. евро (минимальная ставка налога 0,55%, максимальная — 1,80%), в Норвегии — 93,5 тыс. евро (фиксированная ставка в 1%). Следует отметить, что данный налог существует отдельно от налога на недвижимость. В большинстве государств подобные налоги имеют положительный краткосрочный эффект, увеличивая государственные доходы, однако в долгосрочной перспективе оказывают отрицательное влияние на экономику. Так, за время существования данного налога, в среднем он приносил французской казне 2,6 млрд. евро ежегодно, но в то же время с 1998 по 2006 год экономику Франции покинуло порядка 125 млрд. долларов по оценке французского экономиста Эрика Пише.

При существующей в Швеции практике налогообложения доходов лица, получающие высокие доходы, теряют большую их часть, а пенсионеры и одинокие родители, наоборот, получают из бюджета больше, чем платят. Предельная ставка подоходного налога в этой стране наивысшая в мире — 57%. Таким образом, налицо эффективная система использования подоходного налога в качестве мощнейшего инструмента перераспределения доходов.

В США академическим примером налога на роскошь, является налог на товары клас-

са «люкс»: одежда и аксессуары дорогих брендов, ювелирные изделия, яхты и частные самолеты. Данный налог был введен в 1991 году, однако спустя 2 года от налога решено было отказаться, так как уважаемые люди начали приобретать и регистрировать свои транспортные средства в Панаме, и в этой же стране осуществлять основную часть покупок. Такие меры также уменьшили количество рабочих мест в сферах маркетинга, рекламы и ритейла, сократив платежеспособный спрос в домашнем регионе. Так, только в штате Флорида 13 тыс. сотрудников индустрии судостроения остались без работы.

Рассмотрение отдельных аспектов налогообложения предметов роскоши за рубежом позволяет сделать заключение о том, что применение радикальных мер в этой области приводит к ожидаемым результатам только в краткосрочной перспективе, долгосрочный же эффект во многих случаях может быть негативным: например, привести к оттоку капитала из страны. Безусловно, имеет значение уровень налоговой культуры в обществе: если в странах Северной Европы увеличение налогов может восприниматься как оправданная необходимость, то в ряде других государств дополнительная налоговая нагрузка способна привести к стремительному развитию теневой экономики, массовому уклонению от налогообложения, и прочим негативным последствиям.

Учитывая специфику развития российской экономики введение отдельного налога на роскошь в стране вряд ли целесообразно. Более щадящим вариантом представляется внесение в действующее налоговое законодательство отдельных норм, касающихся налогообложения предметов роскоши. Такие изменения уже вступили в силу с 1 января 2014 года в части

налогообложения дорогостоящих транспортных средств. К числу возможных преобразований можно отнести также:

- установление прогрессивной шкалы ставок НДФЛ. Анализ зарубежного опыта, мнений множества ученых и практиков позволяет сделать вывод, что социальная роль налога на доходы физических лиц может быть реализована только при введении прогрессивной шкалы налогообложения. Кроме того, для более справедливого распределения доходов в обществе целесообразно введение необлагаемого минимума доходов, и широкого круга налоговых льгот с одной стороны, и достаточно высоких налоговых ставок — с другой;
- замена налога на имущество физических лиц налогом на недвижимость. В перспективе такой налог должен появиться в налоговой системе страны. Именно он может стать воплощением принципа справедливости налогообложения, поскольку предполагает, что владельцы более дорогой недвижимости, как более состоятельные налогоплательщики, должны в большей степени участвовать в финансировании государственных нужд. Кроме того, применение в качестве налоговой базы кадастровой, а не инвентаризационной стоимости недвижимости могло бы увеличить стоимость владения жильем, снизить интерес к недвижимости, как к инвестиционному инструменту, что в свою очередь, понизило бы рыночный уровень цен. К сожалению, эффективной методики для оценки стоимости недвижимого имущества физических лиц до сих пор нет. Это и стало причиной приостановки введения налога;
- изменение принципов исчисления транспортного налога. Зависимость

суммы налога от мощности двигателя транспортного средства, по нашему мнению, не вполне корректна, поскольку не отражает интенсивность использования дорожной сети, и ущерба, наносимого транспортным средством окружающей среде. Кроме того, нет прямой корреляции между мощностью двигателя и рыночной стоимостью транспортного средства. Вместе с тем, включение транспортного налога в стоимость топлива, по опыту некоторых зарубежных стран, неизбежно отразится на его цене. По мнению авторов, величина транспортного налога должна рассчитываться с учетом совокупности двух факторов: рыночной стоимости автомобиля и экологического класса его двигателя.

При этом следует отметить, что некоторые меры, успешно применяемые в зарубежных странах, являются, по мнению авторов, неприемлемыми в российской практике. Так, налог на финансовое состояние может иметь колоссальный отрицательный эффект, усилив отток инвестиций из России; налог на товары класса «люкс» сократит и без того слабый рынок ритейла, поскольку предметы интерьера (мебель, сантехника), ряд продуктов питания из Европы, одежда премиум класса, и прочие продаются в России с колоссальной наценкой, т.е. в 2-3 раза дороже чем в развитых странах, что во многом объясняется нежеланием иностранных компаний заниматься развитием сети самостоятельно. Как правило, товары поставляют оптом посредникам, которые получив мастер франшизу — став монополистами бренда в России, начинают искусственно завышать цены. (Lacoste, Armani, Tommy Helfiger, Gant). Установление налога на товары такого рода будет способствовать дополнительно повышению цен на них.

Таким образом, Российской Федерации в настоящее время требуется не новый налог, а комплекс налоговых мер, которые смогли бы обеспечить рост суммы налого-

вых поступлений и реализацию социальной функции налогов, за счет увеличения налоговой нагрузки на лиц с высокими доходами.

Библиография:

1. Налоговый кодекс Российской Федерации.
2. Закон города Москвы о транспортном налоге № 33.
3. Закон РСФСР «О налогах на имущество физических лиц» от 9.12.91г. №2003-1.
4. Агузарова Ф.С. Налог на роскошь: социальный аспект//Налоги и налогообложение. 2013. № 2. С. 96.
5. Казьмин А.Г. Налогообложение транспортных средств на территории России, проблемы и пути совершенствования//Налоги и налогообложение. 2013. № 1. С. 15.
6. Савина О.Н. К вопросу о критерии справедливости современной системы подоходного налогообложения//Вопросы теории и практики налогообложения Сб. ст. Выпуск 8. — Москва «Цифровичок», 2010.
7. Никитина Е. Налог на роскошь или кабала для среднего класса // «Рисковик». — № 5 // <http://www.riskovik.com/journal/stat/n5/nalog-na-roskosh/>
8. Аналитическая статья BBC: «Налог на роскошь: западный опыт для России» // http://www.bbc.co.uk/russian/business/2012/02/120223_luxury_tax_west.shtml
9. www.gks.ru—Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики
10. www.nalog.ru — Официальный сайт Федеральной налоговой службы.
11. А.Г. Казьмин Налогообложение транспортных средств на территории России, проблемы и пути совершенствования // Налоги и налогообложение. — 2013. — 1. — С. 15–32. DOI: 10.7256/1812-8688.2013.01.2.

References:

1. Nalogovyi kodeks Rossiiskoi Federatsii.
2. Zakon goroda Moskvyy o transportnom naloge № 33.
3. Zakon RSFSR «O nalogakh na imushchestvo fizicheskikh lits» ot 9.12.91 g. №2003-1.
4. Aguzarova F.S. Nalog na roskosh': sotsial'nyi aspekt//Nalogi i nalogooblozhenie. 2013. № 2. S. 96.
5. Kaz'min A.G. Nalogooblozhenie transportnykh sredstv na territorii Rossii, problemy i puti sovershenstvovaniya // Nalogi i nalogooblozhenie. 2013. № 1. S. 15.
6. Savina O.N. K voprosu o kriterii spravedlivosti sovremennoi sistemy podokhodnogo nalogooblozheniya // Voprosy teorii i praktiki nalogooblozheniya Sb. st. Vypusk 8. — Moskva «Tsifrovichok», 2010.
7. Nikitina E. Nalog na roskosh' ili kabala dlya srednego klassa // «Riskovik». — №5 // <http://www.riskovik.com/journal/stat/n5/nalog-na-roskosh/>
8. Analiticheskaya stat'ya BBC: «Nalog na roskosh': zapadnyi opyt dlya Rossii» // http://www.bbc.co.uk/russian/business/2012/02/120223_luxury_tax_west.shtml
9. www.gks.ru—Ofitsial'nyi sait Federal'noi sluzhby gosudarstvennoi statistiki
10. www.nalog.ru — Ofitsial'nyi sait Federal'noi nalogovoi sluzhby.
11. A.G. Kaz'min Nalogooblozhenie transportnykh sredstv na territorii Rossii, problemy i puti sovershenstvovaniya // Nalogi i nalogooblozhenie. — 2013. — 1. — С. 15–32. DOI: 10.7256/1812-8688.2013.01.2.