**Тезисы доклада**

**«Налоги в системе мер нетарифного регулирования»**

Налоги и собственно система налогов того или иного государства могут представлять собой достаточно эффективные инструменты нетарифного регулирования. А если речь идет о конкуренции внутри стран Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС (далее по тексту – ТС), то, на наш взгляд, налоги являются главным и основным рычагом такого регулирования.

Как могут использоваться налоговые инструменты в системе мер нетарифного регулирования? Выделяют три главных направления, посредством которых налоги воздействуют на международную торговлю:

* применение налогов в качестве инструментов экономического регулирования;
* использование внутренних налоговых инструментов с целью воздействия на уровень цен и размер потребления;
* применение пограничных налоговых режимов, так называемое «пограничное налоговое урегулирование» (border tax adjustment) [[1]](#footnote-1).

Остановимся на каждом из названных направлений подробнее.

**Налоги как инструменты экономического регулирования.** Налоги являются одним из основных источников государственных доходов. Наряду с фискальной функцией налоги выполняют также распределительную и перераспределительную функции. Управление налогами осуществляется посредством налоговой политики, целью которой является обеспечение стабильных доходов бюджета государства. Объектом налоговой политики являются собственно налоги. Совокупность взаимосвязанных налогов образует систему налогов. Процесс функционирования системы налогов составляет налогообложение, которое в свою очередь регулируется налоговым правом.

Государство, императивно устанавливая налоги, имеет возможность влиять на распределительные процессы в экономике как на макро- так и на микроуровне. Это влияние осуществляется посредством проводимой государством налоговой политики через налоговую систему на основе принципов и норм налогового права.

**Внутренние налоговые инструменты.** Налоги включены в систему мер нетарифного регулирования постольку, поскольку они могут выполнять протекционистскую функцию; ввозимый товар всегда подвергается двойному обложению: сначала таможенными пошлинами, затем – уравнительными налогами, взимаемыми при пересечении товаром таможенной границы. Далее поступив на внутренний рынок страны-импортера, товар продолжает облагаться налогами в соответствии с действующим внутренним налоговым законодательством. «Стоимость ввоза» (cost of entry) [[2]](#footnote-2) состоит из трех основных элементов: транспортных расходов, таможенных пошлин и налогов. Отсюда можно сделать вывод, что снижение таможенных пошлин повышает протекционистское значение налогов.

Так, например, после вступления России в ВТО ставки таможенных пошлин на легковые автомобили снизились с 30% до 25 % на новые авто и с 35% до 25% на поддержанные иномарки возрастом 3-7 лет. В связи с этим можно вполне рассматривать, как применение налоговых инструментов введение с 2014 года в законодательство о налогах и сборах РФ повышающих коэффициентов в отношении легковых автомобилей к сумме транспортного налога [[3]](#footnote-3).

Напомним, что до 2014 года размер транспортного налога на легковой автомобиль зависел только от мощности двигателя и региона регистрации транспортного средства, устанавливающего налоговую ставку. С 2014 года в порядке исчисления суммы налога появились новые параметры – средняя стоимость легкового автомобиля и количество лет, прошедших с года его выпуска [[4]](#footnote-4).

По данным экспертов российский авторынок падает со скоростью примерно 6% в год [[5]](#footnote-5). Введение ценового параметра в налоговую базу транспортного налога может преследовать, в том числе и протекционистскую цель (как еще одна цель здесь возможна попытка ввести, так называемое, налогообложение предметов роскоши), поскольку в список автомобилей, подпадающих под повышенное налогообложение, разумеется, не входят отечественные авто. Такой параметр как количество лет, прошедших с года выпуска автомобиля, призванный простимулировать обновление действующего автопарка, в сочетании с ценовым параметром может содействовать увеличению спроса на отечественный товар. Таким образом, с помощью транспортного налога можно воздействовать на внутренний рынок путем противодействия росту импорта.

Важную регулирующую роль могут играть налоговые ставки в отношении одних и тех же налогов, взимаемых на территориях стран-участниц ТС. Так, например стандартная налоговая ставка НДС в России составляет 18% [[6]](#footnote-6), в Республике Беларусь – 20% [[7]](#footnote-7), в Республике Казахстан – 12% [[8]](#footnote-8).

Забегая немного вперед, обозначим, что в рамках ТС действует Соглашение о принципах взимания косвенных налогов при экспорте и импорте товаров, выполнении работ, оказании услуг в таможенном союзе (Москва, 25 января 2008 г.) (далее здесь – Соглашение), которым установлен так называемый «принцип страны назначения». Согласно ст. 2 Соглашения при экспорте товаров применяется нулевая ставка НДС и (или) освобождение от уплаты (возмещение уплаченной суммы) акцизов при условии документального подтверждения факта экспорта. Статьей 3 Соглашения определено, что при импорте товаров на территорию одного государства - участника таможенного союза с территории другого государства - участника таможенного союза косвенные налоги взимаются налоговыми органами государства-импортера.

Таким образом, очевидно, что продавать российские и белорусские товары, облагаемые по стандартной ставке на территории Республики Казахстан весьма выгодно. В свою очередь высокая ставка НДС в Республике Беларусь не содействует развитию роста импорта в этой стране, поскольку существенно воздействует на уровень внутренних цен и соответственно размер потребления.

Воздействие налогов на экспорт и импорт может осуществляться через применение налоговых льгот. Напомню, что под налоговыми льготами всегда понимаются преимущества, предоставляемые отдельным категориям налогоплательщиков по сравнению с другими налогоплательщиками, включая возможность не уплачивать налог либо уплачивать его в меньшем размере. Налоговое законодательство государств-членов ТС содержит запрет на предоставление налоговых льгот индивидуального характера (ст. 56 НК РФ, ст. 7 НК Республики Казахстан, п. 1 ст. 43 НК Республики Беларусь).

Несмотря на то, что налоговые льготы присутствуют в конструкциях налогов факультативно, нормы о налоговых льготах способны существенно влиять на состояние внутреннего рынка. И.И. Дюмулен считает определенной льготой и то, что уравнительные пограничные налоги взимаются единовременно, тогда, как внутренние налоги в стране импорта могут взиматься в течение года и иногда в конце года [[9]](#footnote-9).

**«Пограничное налоговое урегулирование» (border tax adjustment).** В качестве рассмотрения пограничного налогового регулирования, прежде всего, необходимо обратиться к нормам, регулирующим налогообложение в системе Всемирной торговой организации (далее по тексту – ВТО). Статья III «Национальный режим внутреннего налогообложения и регулирования» Генерального соглашения по тарифам и торговле (далее по тексту – ГАТТ ВТО) содержит общий принцип, согласно которому внутреннее налогообложение и сборы не должны применяться к импортированным или отечественным товарам таким образом, чтобы создавать защиту для отечественного производства.

Таким образом, нормативный аппарат ВТО требует, чтобы в отношении налогов, взимаемых на территории соответствующего государства, применялся национальный режим, не менее благоприятный для иностранных товаров, чем для отечественных.

Применяемое в международной торговле между государствами-участниками ВТО пограничное налоговое регулирование признает за государствами право устанавливать и взимать уравнительные налоги на таможенной границе при импорте и не взимать косвенные налоги при экспорте.

Как уже говорилось выше, в ТС действует принцип страны назначения, который соответствует общепринятой международной практике пограничного налогового регулирования.

Несмотря на то, что нормы ВТО устанавливают принцип «недискриминации» внутреннего налогообложения в отношении иностранных товаров в реальности государство-импортер может использовать налоговые инструменты в качестве мер нетарифного регулирования. Внутренние налоги взимаются как с ввозимых товаров, так и с товаров, произведенных на внутреннем рынке и, поэтому налоговая составляющая в цене товаров может существенно различаться. Например, с помощью налоговых льгот можно способствовать удешевлению товара на внутреннем рынке, и, следовательно, содействовать развитию экспорта или противодействовать росту импорта.

1. Дюмулен И.И. Международная торговля. Тарифное и нетарифное регулирование: Учебник. М., 2011. С. 404. [↑](#footnote-ref-1)
2. Дюмулен И.И. Международная торговля. Тарифное и нетарифное регулирование: Учебник. М., 2011. С. 406. [↑](#footnote-ref-2)
3. Федеральный закон от 23.07.2013 № 214-ФЗ «О внесении изменений в статью 362 части второй Налогового кодекса Российской Федерации» / «Российская газета», № 161. [↑](#footnote-ref-3)
4. Необходимо сказать, что поправки, внесенные Федеральным [законом](consultantplus://offline/ref=519DCFB3AF2554BB0C1A93980E19BC6FD3D05EFD1EFCBBCD80F345B0B57778A5F3B2497FF7A3B1BBwAqFG) от 23.07.2013 № 214-ФЗ вступили в силу с 1 января 2014 года, но на практике данные положения начнут применяться только с 2015 года, поскольку порядок расчета средней стоимости транспортных средств определяет Минпромторг России, который обязан ежегодно до 1 марта включительно размещать на официальном сайте перечень легковых автомобилей средней стоимостью от 3 млн руб. [↑](#footnote-ref-4)
5. http://www.ng.ru/economics/2013-12-10/4\_auto.html [↑](#footnote-ref-5)
6. Пункт 3 статьи 164 Налогового кодекса Российской Федерации. [↑](#footnote-ref-6)
7. Пункт 1.3. статьи 102 Налоговый кодекс Республики Беларусь (Особенная часть). [↑](#footnote-ref-7)
8. Пункт 1 статьи 268 Кодекса Республики Казахстан «О налогах и других обязательных платежах в бюджет» (Налоговый кодекс). [↑](#footnote-ref-8)
9. Дюмулен И.И. Международная торговля. Тарифное и нетарифное регулирование: Учебник. М., 2011. С. 405. [↑](#footnote-ref-9)