



# О П Р Е Д Е Л Е Н И Е

## КОНСТИТУЦИОННОГО СУДА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Трофимова Александра Павловича на нарушение его конституционных прав подпунктом 4 пункта 2 статьи 358 Налогового кодекса Российской Федерации и подпунктом 4 пункта 2 статьи 3 Закона Нижегородской области «О транспортном налоге»

город Санкт-Петербург

1 декабря 2009 года

Конституционный Суд Российской Федерации в составе Председателя В.Д.Зорькина, судей Н.С.Бондаря, Г.А.Гаджиева, Ю.М.Данилова, Л.М.Жарковой, Г.А.Жилина, С.М.Казанцева, С.Д.Князева, Л.О.Красавчиковой, С.П.Маврина, Н.В.Мельникова, Ю.Д.Рудкина, Н.В.Селезнева, А.Я.Сливы, В.Г.Стрекозова, О.С.Хохряковой, В.Г.Ярославцева,

заслушав в пленарном заседании заключение судьи В.Г.Стрекозова, проводившего на основании статьи 41 Федерального конституционного закона «О Конституционном Суде Российской Федерации» предварительное изучение жалобы гражданина А.П.Трофимова,

у с т а н о в и л :

1. В своей жалобе в Конституционный Суд Российской Федерации гражданин А.П.Трофимов оспаривает конституционность подпункта 4 пункта 2 статьи 358 Налогового кодекса Российской Федерации и подпункта 4 пункта 2 статьи 3 Закона Нижегородской области от 28 ноября 2002 года № 71-З «О транспортном налоге», согласно которым не являются объектом налогообложения транспортным налогом пассажирские и грузовые морские,

речные и воздушные суда, находящиеся в собственности (на праве хозяйственного ведения или оперативного управления) организаций, основным видом деятельности которых является осуществление пассажирских и (или) грузовых перевозок.

Как следует из представленных материалов, А.П.Трофимов – индивидуальный предприниматель являлся судовладельцем и осуществлял деятельность по перевозке грузов на основании договоров тайм-чартера. Инспекцией Федеральной налоговой службы Российской Федерации по Нижегородскому району города Нижнего Новгорода ему было направлено требование об уплате транспортного налога. А.П.Трофимов, считавший, что наравне с организациями должен быть освобожден от уплаты данного налога на основании подпункта 4 пункта 2 статьи 358 Налогового кодекса Российской Федерации и подпункта 4 пункта 2 статьи 3 Закона Нижегородской области «О транспортном налоге», обратился в Арбитражный суд Нижегородской области за защитой своих прав. Решением от 28 мая 2008 года, оставленным без изменения апелляционной и кассационной инстанциями, ему было отказано в признании решения налогового органа незаконным. Арбитражные суды указали, что льгота по уплате транспортного налога распространяется исключительно на организации, но не на индивидуальных предпринимателей.

По мнению заявителя, применение предусмотренной подпунктом 4 пункта 2 статьи 358 Налогового кодекса Российской Федерации и подпунктом 4 пункта 2 статьи 3 Закона Нижегородской области «О транспортном налоге» льготы (при соблюдении прочих условий) зависит исключительно от организационно-правовой формы, выбранной для осуществления предпринимательской деятельности, что ставит организации в преимущественное положение по сравнению с индивидуальными предпринимателями. В связи с этим он просит признать оспариваемые законоположения противоречащими статьям 8 (часть 1), 18, 19 (часть 1 и 2), 34 (часть 1), 55 и 57 Конституции Российской Федерации.

2. В своих решениях Конституционный Суд Российской Федерации неоднократно подчеркивал необходимость соблюдения законодателем

конституционного принципа равенства налогообложения, одновременно указывая на допустимость установления дифференцированного режима налогообложения для различных категорий лиц, если такая дифференциация обусловлена объективными факторами и не носит произвольного, дискриминирующего характера (постановления от 27 апреля 2001 № 7-П и от 16 июля 2004 № 14-П, определения от 18 января 2005 № 55-О и от 24 мая 2005 № 177-О).

Принцип равного налогового бремени, вытекающий из статей 8 (часть 2), 19 (часть 1) и 57 Конституции Российской Федерации, согласно правовой позиции Конституционного Суда Российской Федерации, изложенной в Постановлении от 21 марта 1997 года № 5-П, в сфере налоговых отношений означает, что не допускается установление носящих дискриминационный характер правил налогообложения, в том числе в зависимости от организационно-правовой формы и характера (содержания) предпринимательской деятельности налогоплательщиков.

Налоговый кодекс Российской Федерации, закрепляя в статье 3 основные начала законодательства о налогах и сборах, содержит предписание, согласно которому не допускается устанавливать дифференцированные ставки налогов и сборов, налоговые льготы в зависимости от формы собственности, гражданства физических лиц или места происхождения капитала (абзац второй пункта 2).

Подпункт 4 пункта 2 статьи 358 Налогового кодекса Российской Федерации и подпункт 4 пункта 2 статьи 3 Закона Нижегородской области «О транспортном налоге» предусматривают, что не являются объектом налогообложения транспортным налогом пассажирские и грузовые морские, речные и воздушные суда, находящиеся в собственности (на праве хозяйственного ведения или оперативного управления) организаций, основным видом деятельности которых является осуществление пассажирских и (или) грузовых перевозок.

При установлении такого регулирования законодатель исходил, прежде всего, из необходимости исключения из числа объектов налогообложения пассажирских и грузовых речных, морских и воздушных судов, причем только

в том случае, если осуществление соответствующих пассажирских и (или) грузовых перевозок является основным видом деятельности организации, в собственности (хозяйственном ведении или оперативном управлении) которой находятся транспортные средства. Таким образом, организационно-правовая форма перевозчиков, хотя и имеющая юридическое значение, не выступает единственным и достаточным условием для применения налоговой льготы.

Конституционный Суд Российской Федерации, опираясь на статью 57 Конституции Российской Федерации, согласно которой каждый обязан платить законно установленные налоги и сборы, в своих решениях неоднократно указывал, что разрешение вопросов об установлении и изменении состава плательщиков и существенных элементов налогов и сборов не относится к его полномочиям; исключения составляют случаи, когда новому законодательному акту придается обратная сила и им ухудшается положение налогоплательщиков (Постановление от 30 января 2001 года № 2-П; определения от 21 декабря 1998 года № 190-О, от 7 февраля 2002 года № 37-О и от 10 ноября 2002 года № 321-О).

Из этого следует, что само по себе сужение круга налогоплательщиков, на которых распространяется налоговая льгота, – с учетом ограничительных критериев ее использования, – не может рассматриваться как нарушение конституционных прав и свобод налогоплательщиков. Иное означало бы неправомерное ограничение дискреционных полномочий законодателя, который, исходя из специфики условий хозяйствования в определенных отраслях экономики (в том числе в сфере речного, морского и воздушного транспорта), социальных и иных причин, вправе в разное время и на различные периоды освобождать от транспортного налога отдельные категории налогоплательщиков.

Кроме того, Федеральным законом от 24 июля 2002 года № 110-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации и некоторые другие акты законодательства Российской Федерации» с 1 января 2003 года была введена в действие глава 28 «Транспортный налог» и признаны утратившими силу положения Закона Российской Федерации от 9 декабря 1991 года № 2003-1 «О налогах на

имущество физических лиц», в соответствии с которыми объектами налогообложения по налогам на имущество физических лиц являлись самолеты, вертолеты, теплоходы, яхты, мотосани, моторные лодки и другие водно-воздушные транспортные средства (за исключением весельных лодок). Тем самым увеличение налоговой нагрузки в результате введения транспортного налога в отношении физических лиц (в том числе индивидуальных предпринимателей), в чьей собственности находились указанные транспортные средства, было компенсировано отменой налога на транспортные средства, взимавшегося на основании Закона Российской Федерации «О налогах на имущество физических лиц».

3. Фактически требования заявителя сводятся к распространению налоговой льготы, предусмотренной в оспариваемых законоположениях, на индивидуальных предпринимателей. Разрешение этого вопроса относится к компетенции федерального законодателя, который может исходить в том числе из необходимости снижения налоговой нагрузки на налогоплательщиков.

На возможность внесения соответствующих изменений в оспариваемые законоположения указывает то обстоятельство, что Законодательным Собранием Пермского края в Государственную Думу внесен проект федерального закона, в котором названная налоговая льгота распространяется на индивидуальных предпринимателей, имеющих в качестве основного вида деятельности осуществление соответствующих пассажирских и (или) грузовых перевозок. Правительством Российской Федерации данный законопроект поддержан при условии его доработки ко второму чтению (заключение от 9 июня 2009 года № 2563п-П13). Тем самым учитывается целесообразность повышения заинтересованности индивидуальных предпринимателей в развитии транспортных услуг, связанных с морскими, речными и воздушными перевозками.

Исходя из изложенного и руководствуясь пунктом 2 части первой статьи 43 и частью первой статьи 79 Федерального конституционного закона «О

Конституционном Суде Российской Федерации», Конституционный Суд Российской Федерации

о п р е д е л и л:

1. Отказать в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Трофимова Александра Павловича, поскольку она не отвечает требованиям Федерального конституционного закона «О Конституционном Суде Российской Федерации», в соответствии с которыми жалоба в Конституционный Суд Российской Федерации признается допустимой.

2. Определение Конституционного Суда Российской Федерации по данной жалобе окончательно и обжалованию не подлежит.

Председатель  
Конституционного Суда  
Российской Федерации

В.Д.Зорькин

№ 1552-О-О