

Судоходство в России: новые веяния

Судоходство и судостроение в России – сфера, давно уже считающаяся проблемной и непривлекательной с точки зрения инвестирования. И действительно, за последние 20 лет в этой области происходили одни лишь негативные перемены. В 1,4 раза сократилась протяженность судоходных путей, в 4 раза снизился грузооборот внутреннего водного транспорта, в 6 раз сократился пассажирооборот¹. 70% морского транспортного флота, контролируемого россиянами, перешло под иностранные флаги².

На международном рынке, где работают российские суда, значительная часть мирового флота зарегистрирована под «удобными флагами» - в Панаме, Либерии, на Багамах, на Мальте и др. Владельцы таких судов вместо многочисленных налогов обычно платят лишь разовый сбор за регистрацию в зависимости от вместимости судна и ежегодные сборы за подтверждение регистрации. Неудивительно, что юрисдикции, предоставляющие столь удобный налоговый режим, приобретают все большую популярность.

Чтобы противодействовать этой тенденции и сохранять флот под национальными флагами, страны с высоким уровнем налогообложения стали создавать параллельно с обычными реестрами специальные международные реестры с льготными налоговыми условиями. В 2006 году создала такой реестр и Россия³.

А. Российский международный реестр судов. 2006 год

Российский международный реестр судов (РМРС), по первоначальному замыслу законодателя, был предназначен исключительно для регистрации судов, которые используются для международных перевозок грузов, пассажиров и их багажа, и для связанных с этим услуг. Однако в ноябре 2011 года вступил в силу новый закон о господдержке судостроения и судоходства⁴, который существенно расширил возможности по регистрации в РМРС (об этом мы поговорим далее).

Судовладельцы, регистрирующие суда в этом реестре, освобождались сразу от пяти налогов:

- от налога на прибыль от эксплуатации судна⁵,
- от налога на имущество⁶,
- от транспортного налога⁷,
- от НДС при ввозе в Россию, создании или приобретении судов с условием их постановки на учет в РМРС в течение 45 дней с момента ввоза, создания или приобретения⁸,

¹ <http://rus-shipping.ru/ru/stats?id=91>

² http://www.morvesti.ru/analytics/index.php?ELEMENT_ID=15914

³ Федеральный закон от 20.12.2005 N 168-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с созданием Российского международного реестра судов".

⁴ Федеральный закон Российской Федерации от 7 ноября 2011 года N 305-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства".

⁵ п. 1 ст. 251 НК РФ

⁶ п. 18 ст. 381 НК РФ

⁷ пп. 9 п. 2 ст. 358 НК РФ

© ROCHE & DUFFAY 2012

Перепечатка и иное копирование материалов допускается только с письменного разрешения Roche & Duffay

- от таможенных пошлин при ввозе судов⁹.

Однако при всех его очевидных преимуществах закон, предоставляющий льготы зарегистрированным в РМРС судам, сохранил и ряд ограничений, несколько снижающих его привлекательность. Так, судовладелец был не вправе в течение 10 лет снимать судно с регистрации РМРС: в противном случае он был обязан заплатить НДС, от которого он был освобожден при ввозе или покупке судна, и таможенную пошлину. Кроме того, как уже упоминалось, в реестре могли регистрироваться лишь суда, используемые для международных перевозок грузов, пассажиров и их багажа, что существенно сужало круг возможных претендентов на внесение в реестр.

Эти ограничения, в числе прочих условий, не позволили данной инициативе получить широкое распространение. К концу 2011 года, т.е. по итогам почти 6 лет существования, РМРС насчитывал лишь немногим более 300 судов.

Открылась необходимость дополнительной либерализации законодательства. Тогда в 2011 году был принят закон о государственной поддержке судостроения и судоходства N 305-ФЗ, предоставивший судовладельцам и судостроителям новые преимущества.

Б. Дополнительные преимущества. 2011 год

Новый закон существенно расширил и дополнил первоначальные льготы, введенные в 2006 году.

Теперь в Российском международном реестре судов могут регистрироваться:

- суда, используемые для международных перевозок грузов, пассажиров и их багажа, а также буксировки, если возраст таких судов не превышает 15 лет и они не зарегистрированы в иностранном реестре;
- суда, используемые для перевозок и буксировки в сообщении между морскими портами России (каботаж), если возраст таких судов не превышает 15 лет;
- суда, используемые для разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр, гидротехнических и подводно-технических работ, а также для обеспечения указанных работ и видов деятельности;
- самоходные суда с главными двигателями мощностью не менее 55 киловатт, несамоходные суда вместимостью не менее чем 80, построенные российскими судостроительными организациями после 1 января 2010 года для целей торгового мореплавания.

Сдача судов в аренду для указанных целей также дает право на регистрацию в РМРС.

⁸ пп. 10 п. 1 ст. 164; п. 12 ст. 150; п. 9.1 ст. 167 НК РФ.

⁹ До 2012 года – в соответствии с п. "с" ст. 35 Закона «О таможенном тарифе» от 21.05.1993 N 5003-1; начиная с 2012 года – в соответствии с п. 9 «Порядка применения освобождения от уплаты таможенных пошлин при ввозе отдельных категорий товаров на единую таможенную территорию таможенного союза» (Утвержден Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. N 728).

Таким образом, теперь воспользоваться преимуществами включения в РМРС могут не только суда, используемые для международных перевозок, но и суда, осуществляющие каботажные перевозки, а также суда, производящие некоторые специализированные виды работ (разведка и разработка ресурсов, технические работы и т.д.).

Важно также, что право регистрации в РМРС получили суда, построенные на российских верфях после 1 января 2010 года, вне зависимости от их видов деятельности (главное, чтобы они укладывались в рамки торгового мореплавания). Это могут быть рыболовные суда, спортивные и круизные яхты и т.д., при чем не только морские, но и речные. Для таких судов закон не содержит ограничений по территориальной эксплуатации, и они могут плавать как между морскими портами России, так и между портами, расположенными на внутренних водных путях (п. 2.1 ст. 16 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ).

Закон от 2011 года существенно расширил налоговые льготы для судов, зарегистрированных в РМРС, и российских судостроительных компаний.

1. НДС и таможенные пошлины

Прежде всего, новый закон отменил требование о 10-летнем сроке пребывания в РМРС, при нарушении которого судовладелец обязан был заплатить НДС, от которого он был освобожден при покупке судна или его ввозе в Россию. Таким образом, закон теперь не предусматривает возможности доначисления сумм НДС в случае прекращения регистрации судна в международном реестре. При этом срок на регистрацию судна при его покупке или ввозе отводится прежний – 45 дней (п. 6 ст. 161 НК).

Также новый закон обнулил НДС на услуги перевозки ввозимых в Россию и вывозимых из России товаров морскими и смешанными (река-море) судами на основании договоров временного фрахтования (тайм-чартер) (пп. 12 п. 1 ст. 164 НК).

Наконец, закон отменил НДС в отношении работ по ремонту и обслуживанию судов, а также услуг по их классификации и освидетельствованию (пп. 23 п. 2 ст. 149 НК).

Освобождение от таможенных пошлин при ввозе судов для регистрации в РМРС, принятое в 2006 году, сохранилось.¹⁰

2. Налог на прибыль

Новый закон сохраняет введенное в 2006 году освобождение от налога на прибыль доходов от эксплуатации судна. Нужно отметить, что такое освобождение применяется к доходам от перевозок грузов или пассажиров при условии, что пункт отправления и (или) пункт назначения расположены за пределами Российской Федерации. Под освобождение попадают и доходы от сдачи в аренду судов для таких международных перевозок (пп. 33 п. 1 ст. 251 НК).

Важным нововведением является освобождение от налога на прибыль не только доходов от эксплуатации, но и доходов от реализации судов, используемых для международных перевозок (пп. 33 п. 1 ст. 251 НК), чего не было в законе от 2006 года.

Соответственно и расходы судовладельцев на обслуживание, ремонт и иные цели, связанные с содержанием, эксплуатацией и реализацией судов, зарегистрированных в РМРС, не учитываются в целях налогообложения (п. 48.5 ст. 270 НК).

¹⁰ См. п. 9 «Порядка применения освобождения от уплаты таможенных пошлин при ввозе отдельных категорий товаров на единую таможенную территорию таможенного союза» (Утвержден Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. N 728).

Таким образом, от налога на прибыль освобождаются доходы от международных перевозок грузов и пассажиров судами, зарегистрированными в РМРС; перевозки внутри страны не подпадают под это освобождение и облагаются налогом на прибыль в общем порядке.

Все сказанное выше относится и к судам, построенным на российских верфях после 1 января 2010 года, но с одним важным дополнением. Освобождение от налога на прибыль для таких судов охватывает не только международные перевозки, но и их эксплуатацию внутри страны, - одним словом, без географических ограничений. Кроме того, виды деятельности, на которые распространяется льгота для этих судов, охватывают и буксировку (пп. 33.2 п. 1 ст. 251 НК).

3. Налог на имущество и земельный налог

Судостроительные организации, имеющие статус резидента промышленно-производственной особой экономической зоны (ОЭЗ), освобождаются от уплаты налога на имущество и земельного налога сроком на 10 лет (п. 22 ст. 381 и п. 11 ст. 395 НК).

4. Пенсионное страхование и налог на доходы физических лиц (НДФЛ)

Закон закрепил норму о нулевой ставке (сроком на 15 лет) страховых взносов, вносимых судовладельцем за членов экипажей всех судов, зарегистрированных в РМРС, с компенсацией этих взносов из государственного бюджета.

Доходы членов экипажей судов, плавающих под Государственным флагом РФ, признаются доходами от источника в РФ и облагаются НДФЛ вне зависимости от того, сколько времени судно с экипажем находится за пределами России (пп. 6.1 п. 1 ст. 208). При этом, согласно п. 3 ст. 224, ставка будет составлять 13% вне зависимости от того, сколько времени экипаж провел за границей (раньше, если он находился за рубежом свыше 183 дней в году, он уплачивал налоги по 30%-ной ставке, принятой для нерезидентов).

Выводы

Итак, новые законы преследует две главные цели: вернуть российский флот под российский флаг и возродить отечественное судостроение.

Закон вводит многочисленные льготы для судов, зарегистрированных в РМРС, и еще большие льготы для судов, построенных на российских верфях начиная с 2010 года.

Возможность внесения в РМРС имеют не только суда, занимающиеся международными перевозками, но и суда, осуществляющие каботажные рейсы и некоторые виды специальных работ: разведку и разработку минеральных ресурсов, подводно-технические работы и т.д.

Суда, построенные на российских верфях начиная с 2010 года, могут регистрироваться в РМРС при осуществлении любых видов деятельности в рамках торгового мореплавания.

Закон содержит «возрастное» ограничение судов (они должны быть не старше 15 лет), что, очевидно, должно стимулировать спрос на создание новых судов.

Многочисленные налоговые льготы, предоставляемые зарегистрированным в РМРС судам и отечественным судостроителям, должны повысить конкурентоспособность России перед странами «удобного» флага и простимулировать развитие отрасли.

Материал подготовлен компанией Roche & Duffay
тел. (495) 790-2660; 926-2990