



Региональная спортивная общественная организация "Приморский клуб мотоциклистов "Железные Тигры""

Юридический адрес: 690022, г. Владивосток, ул. Чкалова, д.30 кв.299, тел. 257-25-88
Свидетельство о постановке на учет в налоговом органе 25 № 2010 от 20 января 1999 г.
Свидетельство о регистрации управления юстиции администрации Приморского края 25 № 2010 от 04 марта 1999 г.
Свидетельство о внесении записи в Единый государственный реестр юридических лиц № 1032500008375 от 26. 02. 2003 г.

Председателю Законодательного собрания
Приморского края В.В. Горчакову

Уважаемый Виктор Васильевич!

Начиная с послевоенного времени, часть населения России, в том числе жители деревень и поселков, а так же органы оперативных служб (тогда существовавшей Милиции) нуждались в средствах передвижения не только доступных, с экономической точки зрения, но и средствах удобных, мобильных, простых.

Таким средством передвижения стал – мотоцикл.

Несмотря на кажущуюся с первого взгляда некомфортность передвижения (малая вместимость, ограниченность использования по погодным условиям, неудобство передвижения на дальние расстояния) мотоцикл стал незаменимым средством в хозяйстве и являясь долгое время единственным средством передвижения в семьях его можно было считать членом семьи.

Время идет, культурные ценности меняются и соответственно меняются потребности. Так, при современном образе жизни уже почти каждая семья имеет свой автомобиль. Сравнивая по любому показателю автомобиль и мотоцикл нельзя не отметить высокие первого, как комфорт, вместимость, проходимость и т.д.

Однако на фоне положительных качеств есть и отрицательные, часть из которых существенно снижает комфорт проживания на территории городов.

Ежедневно, тысячи автомобилей выходят на дороги города, и не только Владивостока, создавая транспортные заторы и увеличивая загазованность, уменьшая тем самым экологические показатели.

Азиатские страны уже давно пришли к пониманию того, что при высокой численности населения использования для своих нужд двухколесного транспорта является единственно возможной мерой снижения транспортных заторов и частично улучшению экологического показателя.

В Российских деревнях по прежнему используют мотоцикл как средство передвижения, помощи по хозяйству и являющееся на сегодняшний день все тем же членом семьи.

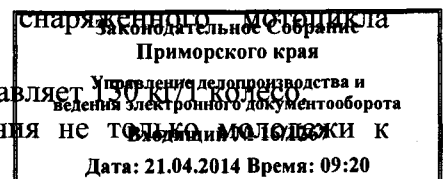
Однако в городах, в том числе Владивостоке, мотодвижение начинает принимать уже вынужденную меру.

Так, при постоянно существующих транспортных заторах, передвижение на мотоцикле не только экономит время необходимое для прибытия в нужное место в нужное время, но и экономит значительно время на поиски места для парковки.

Более того, мотоцикл является более экологичным транспортом чем автомобиль, благодаря невысоким показателям объема двигателя, массогабаритным параметрам, временем использования мотоцикла (поздняя весна – середина осени).

Вместе с тем, хочется отметить особое отличие мотоцикла, это его бережливость по отношению к асфальтовому покрытию благодаря незначительному весу снаряженного мотоцикла поделенную на 2 колеса.

Так в среднем, нагрузка на поверхность за редким исключением составляет 130 кг/1 колесо. Одновременно, хочется отметить растущую тенденцию приобщения не только молодежи к мотодвижению, но и продолжающуюся любовь старшего поколения.



Так, свое положительное отношение к мотодвижению выразил и Президент РФ В.В. Путин, ранее посетивший мотофестиваль в сопровождении мотоклуба Ночные Волки МС.

Одновременно, отмечается положительная тенденция поддержки мотообъединениями, расположенными на территории России, проблемных очагов, возникающих в том числе по политическим причинам.

Так, колонна вышеуказанного клуба сопровождала гуманитарный груз, следовавший на территорию полуострова Крым.

Но несмотря на положительные доводы, описанные выше, существует негативный момент, мешающий рациональному пониманию отношения системы налогообложения к владельцам мототранспортных средств.

Так, при сравнении показателей исчисления годового налога на автомототранспортные средства, самого доступного возраста (более 10 лет), выясняется следующее:

- для автомобилей тарифная ставка имеет следующие показатели

до 100 л.с. – 5 руб/л.с.;

от 100 до 150 л.с. – 7 руб/л.с.;

от 150 до 200 л.с. – 10 руб/л.с.;

от 200 до 250 л.с. – 12 руб/л.с.;

свыше 250 л.с. – 30 руб/л.с.

- для мотоциклов градация более скромная

до 20 л.с. – 5 руб/л.с.;

от 20 до 35 л.с. – 10 руб/л.с.;

свыше 35 л.с. – 20 руб/л.с.

На сегодняшний день, изучая изобилие мототехники на рынках РФ, не сложно прийти к выводу, что основными поставщиками вышеуказанной техники являются страны Япония, США, Германия, и иные государства.

Внутренний рынок мототехники можно представить одним классическим мотоциклом Ирбитского мотозавода Урал, а так же иными китайскими моделями, собирающимися на заводах РФ не имеющих ни истории и не заработанного временем показателя качества.

Однако, западные страны, что представляют свою технику, не только вкладывают в свои изделия дизайнерские изыски, но и качественно подходят к разработке двигателей.

Так, средний показатель мощности недорогого мотоцикла, возрастом более 10 лет и находящимся в ценовом сегменте от 100 до 200 т.р., колеблется от 90 до 130 л.с.

Вышеуказанные показатели не являются предельными но являются повсеместными и часто встречающимися.

Таким образом, не имея высоких знаний в области математики, но считая каждый заработанный рубль, можно вывести сумму годового налога обязательного к уплате за владение мотоциклом при сравнении с аналогичным исчислением суммы налога на автомобиль:

- автомобиль 130 л.с. x 7 руб/л.с. = 910 руб.

- мотоцикл 130 л.с. x 20 руб/л.с. = 2600 руб.

Попытка понять неадекватное и несправедливое исчисление годового налога, необходимое к уплате за владение мотоциклом, не приводит к поиску ответа.

Одним из вариантов ответа, навязывающего системой сбора налогов, является якобы уплата налога на роскошь.

Между тем, владение мотоциклом, средней стоимостью 150 т.р. по сравнению с владением автомобилем стоимостью достигающей 2-х, а порой и 4-х миллионов рублей, даже при сегодня существующем уровне подъема экономики страны нельзя определить роскошью.

Более того, для большей части молодежи мотоцикл, по прежнему, продолжает оставаться единственным средством передвижения.

Но, несмотря на законную обязанность уплачивать годовой налог за владение мотоциклом не представляется возможность адекватного понимания итоговой цены ставки налога.

Так, даже при неглубоком сравнении автомобиля и мотоцикла выясняются следующие характеристики в отношении мотоцикла: вес – меньше, объем двигателя – меньше, нагрузка на поверхность – меньше, потребление бензина – меньше, время использования – на много меньше (ограничено теплым временем года).

Но несмотря на вышеуказанные показатели сумма уплаты годового налога намного больше. Таким образом владельца мотоцикла обязывают платить даже тогда, когда мототехника законсервирована на зимовку и не используется.

При сравнении с обоснованием тарифов на оплату коммунальных услуг (водоснабжение, водоотведение, отопление), проезд в общественном транспорте итоговую сумму формирует комитет по ценообразованию где учитываются расходы на оказание услуг и прочие затраты. В результате вышеуказанных расчетов цена становится обоснованной и принимаемой населением.

В случае с определением ставки налогообложения, понимая все приоритеты и выгоду использования мототранспорта, ставка в 20 руб/л.с. является ни что иной как очередная попытка отъема денег у граждан.

Более того, по опросам большей части владельцев мототехники определяется основной фактор, по которому мотоциклисты не ставят мотоциклы на учет, это попытка хоть как-то экономить семейный бюджет.

Как известно, ранее, были попытки отказа от сбора годового налога в пользу включения части средств в стоимость бензина.

Таким образом был бы определен основной фактор оплаты налога – больше едешь, больше управляешься, больше налога идет в бюджет.

Однако цена на бензин выросла, а годовой налог остался.

Учитывая вышеизложенное, выступая инициаторами от всех мотоклубов Дальневосточного региона просим Законодательное собрание выступить на уровне Правительства РФ с требованием рассмотрения вопроса переоценки показателей налогообложения авто и мототранспортных средств исходя из обдуманных, рациональных и справедливых показателей. Так, одним из предложений при формировании ставки налогообложения предлагаем исходить из веса транспортного средства.

Оплата транспортного налога исходя из ущерба, причиняемого транспортным средством дорожному покрытию, является самым обоснованным с точки зрения рациональности.

Более того, уже не секрет, что при сравнении налоговых ставок, необходимых к уплате в различных регионах РФ определяется следующими показателями.

Приморский край: ставка 20 руб/л.с.. Сумма уплаты за 130 л.с. = 2600 руб.

Чеченская республика: ставка 5 руб/л.с. Сумма уплаты за 130 л.с. = 650 руб.

Такая разница определена за счет права субъектов РФ вносить корректирующие коэффициенты в ставку налога с целью его снижения.

Таким образом, просим Вас рассмотреть так же вышеуказанный вариант внесения понижающего коэффициента с целью постановки налоговой ставки на справедливый уровень.

Президент Региональной спортивной
Общественной организации «Приморский клуб мотоциклистов
«Железные Тигры»



М.Г. Слушкин