

УДК 338.24

## ***ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ***

***Чиршев А.Р.***

*Студент 4 курса экономического факультета,*

*Мордовский государственный университет имени Н.П. Огарева,*

*Саранск, Россия*

### **Аннотация**

В статье рассматривается понятие «транспортного налога». Происходит сравнительная характеристика транспортного налога РФ со странами Европы. Рассматриваются современные проблемы транспортного налога.

**Ключевые слова:** транспортный налог, налогообложение, налоговая политика.

## ***THE TRANSPORT TAX IN THE RUSSIAN FEDERATION***

***Chirshev A.R.***

*4th year student of the Faculty of Economics,*

*Mordovia State University named after NP Ogarev,*

*Saransk, Russia*

### **Annotation**

The article discusses the concept of "vehicle tax". There is a comparative description of the transport of the Russian Federation tax with the European countries. We consider the current problems of the transport tax.

**Keywords:** transport tax, tax, tax policy.

Российская налоговая система включает в себя достаточно большое количество налогов на различных уровнях. Из года в год налоги меняются как по своему составу, так и по своей структуре. Региональные налоги являются важной неотъемлемой частью доходной базы бюджета субъекта

Федерации. Одним из важных региональных налогов является транспортный налог.

Транспортный налог Российской Федерации был введен в действие с 1 января 2003 года Федеральным законом от 24 июля 2002 г. № 110-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации и некоторые другие акты законодательства Российской Федерации» [1], поэтому он является относительно новым для налоговой системы России. В качестве предшественника данного налога, в части автомобилей, был налог с владельцев транспортных средств, который уплачивался ими на основании Закона Российской Федерации от 18.10.1991 №1759-1 «О дорожных фондах в Российской Федерации» (в настоящее время утратил силу), а в части иных транспортных средств – налог на имущество физических лиц, взимаемый на основании п.2 ст. 3 Закона Российской Федерации от 09.12.1991 №2003-1 «О налогах на имущество физических лиц» лиц (в настоящее время утратил силу). Таким образом, можно сделать вывод о том, что до введения главы 28 НК РФ, данный налог взимался весьма разобщенно и не был хорошо систематизирован.

На сегодняшний день значимость транспортного налога во многом обусловлена тем, что его поступления направляются на финансирование затрат, связанных с содержанием, ремонтом и развитием автомобильных дорог общего пользования.

Налогоплательщиками транспортного налога признаются лица, на которых в соответствии с законодательством Российской Федерации зарегистрированы транспортные средства, признаваемые объектом налогообложения в соответствии со статьей 358 НК РФ [1]

Налоговые ставки транспортного налога устанавливаются законами субъектов Российской Федерации в зависимости от мощности двигателя, тяги реактивного двигателя или валовой вместимости транспортного средства в расчете на одну лошадиную силу мощности двигателя транспортного средства, один килограмм силы тяги реактивного двигателя, одну регистрационную тонну транспортного средства или одну единицу

транспортного средства. Не совсем понятно, почему берется именно этот показатель, ведь лошадиные силы напрямую не связаны ни с габаритами, ни с массой, ни с токсичностью автомобиля, ни с его ценой, т.е. не определяют его экологичность, вред, наносимый дорожному покрытию и т.д. Таким образом, в различных субъектах Российской Федерации применяются разные налоговые ставки на одни и те же транспортные средства.

Страны Европы, наоборот, придерживаются политики «борьбы за чистоту». Налоговые системы в этих странах тоже учитывают лошадиные силы при расчете транспортного налога, но это не основной критерий. Наибольшее влияние имеют показатели выбросов CO<sub>2</sub>, так как именно от этого показателя во многом зависит размер вреда от автомобиля.[2]

Так, например, в Германии, с 2009 года введен единый транспортный налог. То есть водители платят и за объем двигателя и за объем выброса CO<sub>2</sub>. Владельцы машин с бензиновым двигателем будут платить 2 евро за 100 см<sup>3</sup>, с дизельным двигателем – 9 евро за каждые 100 см<sup>3</sup>. Если автомобиль выделяет более 120 грамм CO<sub>2</sub> на километр пробега, то каждый грамм обходится владельцу в 2 евро. [3]

Если в Германии водители платят транспортный налог за объемы двигателя и за объемы выброса CO<sub>2</sub>, то в США транспортный налог включен в стоимость топлива. То есть, работает принцип – кто больше ездит, тот больше платит. Минимальные местные налоговые сборы на бензин установлены в штатах Аляска (18,4 цента), Джорджия (30,8 цента) и Вайоминг (32,4 цента), а максимальные - в штатах Нью-Йорк (59,7 цента), Вашингтон (55,9 цента) и Калифорния (53,7 цента).[4]

Говоря о ставках транспортного налога в Российской Федерации нельзя не отметить их разброс в различных регионах. Данные показывают, что в некоторых случаях ставки отличаются в 1,5—2 раза. Это отрицательно сказывается на налогоплательщиках, ведь основную долю транспортного налога в бюджет уплачивают физические лица.[5]

В таблице указаны объемы поступлений транспортного налога в бюджет Российской Федерации.

Таблица 1 – Динамика поступлений транспортного налога в консолидированный Бюджет РФ за 2013-2015 гг.[6]

Наименование	2013 год	2014 год	2015 год
Транспортный налог	116 194 760	117 532 227	156 777 842
из него:			
Транспортный налог с организаций	26 545 742	27 435 972	30 261 658
Транспортный налог с физических лиц	89 649 018	90 096 255	126 516 184

Динамика поступлений за период с 2013–2015 год имеет положительную тенденцию. Более наглядно она представлена на рисунке.

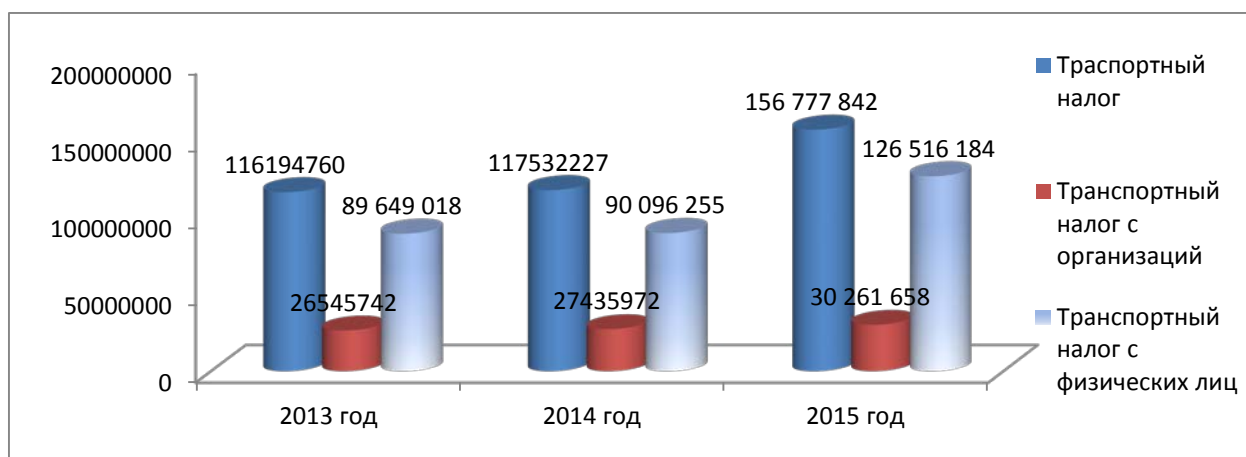


Рисунок 1– Динамика поступлений транспортного налога в консолидированный Бюджет РФ за 2013-2015 гг.[6]

Как было отмечено ранее, основную долю в общем числе транспортного налога занимает транспортный налог, взимаемый с физических лиц. В 2015 году значение транспортного налога с физических лиц составило 126516184 млн. рублей., что составило 80,69% от общего числа транспортного налога. Рост поступлений транспортного налога, в основном, связан с ростом числа тарифов, а также с увеличением числа транспортных средств.

Однако на сегодняшний день собираемость транспортного налога составляет менее 50 %, что дает понять: для государства данный налог является неэффективным. По открытым данным его должны платить порядка 45 млн. человек, а по факту уплачивают только 20 млн. владельцев транспортных средств.[5]

Налогообложение транспортных средств имеет ряд недочетов и недостатков. Поступления транспортного налога давно не компенсируют расходы на содержание и ремонт дорожной сети в соответствии со степенью воздействия на нее автотранспортных средств. Доработки требует система ставок. Так же из всех налогоплательщиков есть такие классы автолюбителей, как например «подснежники» – пользователи автомобилем только летом, или же кто ездят только на дачу и обратно, то есть частота поездок таких водителей на порядок ниже, чем у водителей, пользующихся своим авто каждый день, а налоги они платят одинаковые. Соответственно, дорога от езды первых разрушается меньше, чем от вторых.

В связи с этими размышлениями автолюбителей, давно возникла идея включения налога в саму цену бензина. Тут получается все просто: больше ездить – больше платишь налогов, едешь не постоянно – платишь копейки. Данная практика сейчас реализована в Америке, где очень хорошо себя зарекомендовала.[5]

Но есть и минусы. Первое – это цена самого бензина. Сейчас она и без того не маленькая, а если туда будет включен транспортный налог, то она может подняться до небывалых высот. Но тут нужен тщательный подсчет той доли цены, которая будет уходить на оплату налога, чтобы она не вызвала у водителей паники и резко-отрицательного отношения, ведь поступление налогов в бюджет – крайне важно, а при «психологическом ступоре», да и просто – жадности – налоги будут всячески недоплачиваться, уводиться и так далее, что скажется негативно.

Но из этого решения вытекает другая проблема – с повышением цен на бензин – повысятся и тарифы общественного транспорта, а это расходится с политикой увеличения доли общественного транспорта в пользу снижения на дорогах доли частного, то есть когда на одной машине – один или несколько человек. Так как считается, что при сокращении доли машин на дорогах – снизится и плотность потока, уменьшаться пробки, соответственно меньше разрушаются дороги, и на их ремонт понадобится меньше денег, но и денег от транспортного налога поступит меньше – получается замкнутый круг.

Но и тут есть выход – можно просто предоставлять топливо для общественного транспорта по социальным ценам. И тем самым, это спасет от подорожания проезда в общественном транспорте. Но тем самым статья расходов только растет, а при политике сокращения частного транспорта - доля денежных поступлений будет сокращаться, что также неверно с точки зрения обогащения бюджета.[5]

Исходя из выше изложенного, можно судить о несколько неверной налоговой политике. Так как, во-первых: настаивая на курсе сокращения доли машин на дорогах – сокращается и доля налогоплательщиков; во-вторых: при постоянном увеличении налога – доля налогоплательщиков как теоретически, так и практически может также сокращаться, что в купе дает снижение налоговых поступлений. Но главная причина, по которой водители более не захотят платить налог, и попытаются всячески от него уйти – это качество выполняемого ремонта дорог, и в целом – их развязки, съезды, средства на которые может быть и есть, но идут они все не туда. И вот эта проблема и есть главная – возможная причина снижения поступления доли транспортного налога, ведь приходит когда-то конец постоянной уплаты налога на неизвестно что.

Таким образом, если в ближайшее время в дорожной политике ничего не изменится, а тарифы на транспортный налог все также будут расти, то вероятность снижения доли налогоплательщиков вполне может увеличиться.

#### **Библиографический список:**

1. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от.05.08.2000 №117-ФЗ (ред. От 03.03.2016)//СЗ РФ.–2000.–№32.– Ст. 3340.
2. Филиппова Н.А., Морозова Г.В., Семенова Н.Н. Налоговые системы зарубежных стран: учеб. пособие / Н.А.Филиппова, Г.В. Морозова, Н.Н. Семенова под редакцией Н.А.Филипповой, Саранск 2008.
3. Анискина Н.В. Уплата транспортного налога за легковые автомобили: Российский и зарубежный опыт [Текст] Н.В. Анискина [Электронный

- ресурс].– Режим доступа: <http://elibrary.ru/> для доступа к информ. Ресурсам требуется авторизация.
4. Кузнецов Ю.А. Транспортный налог за рубежом [Текст] / Ю.А. Кузнецов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.akpspb.ru/blog/zarubezhnyi\\_opyt/transportnyy\\_nalog\\_za\\_rubezhom/15-217](http://www.akpspb.ru/blog/zarubezhnyi_opyt/transportnyy_nalog_za_rubezhom/15-217)
  5. Сони́на Э.Э. Транспортный налог. Что будет дальше? [Текст] / Э.Э. Сони́на [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://elibrary.ru/> для доступа к информ. Ресурсам требуется авторизация.
  6. Официальный сайт Федеральной налоговой службы [Электронный ресурс].– Режим доступа: <https://www.nalog.ru/>