

УДК 336

ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ: ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ В РОССИИ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ

Гулиев Р.Ч.

студент

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

Москва, Россия

Аннотация

Данная статья посвящена анализу транспортного налога в России. Рассмотрена история развития налогообложения транспортных средств в России. Изучены современный транспортный налог, результаты его применения, а также определены направления развития транспортного налога в России. Сделан вывод о том, что система исчисления транспортного налога в России устарела. В новых реалиях, когда все большее значение приобретает защита окружающей среды, неизбежно развитие транспортного налога в сторону экологического налога, при исчислении которого будут учитываться выбросы вредных веществ в атмосферу.

Ключевые слова: налогообложение, налоговая система, налоговые ставки, региональный налог, транспортный налог, транспорт.

TRANSPORT TAX: EXPERIENCE OF APPLICATION IN RUSSIA AND DIRECTIONS OF DEVELOPMENT

Guliev R.Ch.

student,

Financial University under the Government of the Russian Federation,

Moscow, Russia

Abstract

This article is devoted to the analysis of the transport tax in Russia. The history of the development of taxation of vehicles in Russia is considered. The modern transport tax, the results of its application, as well as the vulnerable areas of development of the transport tax in Russia have been studied. It is concluded that the system for calculating the transport tax in Russia is outdated. In the new realities, when environmental protection becomes more and more important, the development of the transport tax in the direction of an environmental tax is inevitable, in the calculation of which emissions of harmful substances into the atmosphere will be reduced.

Keywords: taxation, tax system, tax rates, regional tax, transport tax, transport.

Транспорт является неотъемлемой частью экономики, позволяющей связывать между собой регионы страны. Транспортные связи также являются основой для обеспечения внешнеэкономических связей России. Доступ компаний и населения к транспорту будет определять эффективность развития производства и социальной сферы. По мере того, как экономика России будет развиваться, значение транспорта будет усиливаться.

В связи с этим все больше возрастает роль государства в регулировании транспорта. Одним из направлений регулирования является транспортный налог. С одной стороны, налогообложение транспортных средств необходимо для формирования доходной части региональных бюджетов. С другой стороны, транспортный налог является инструментом, позволяющим регулировать спрос и предложение на транспортные средства и осуществлять политику по защите окружающей среды от вредных выбросов. Тем самым, совершенствование механизма взимания транспортного налога как никогда актуально.

Налогообложение транспортных средств существовало в том или ином виде еще с начала 20 века. За вековую историю транспортный налог периодически кардинально менялся. Предшественником данного налога был сбор на пользование транспортным средством, принятый Советской властью в 1921 году [6]. Объектами налогообложения являлись велосипеды, лошади, лодки для перевозки людей, самодвижущиеся экипажи, ручные тележки и сани. Спустя 2 года обложение усовершенствовали в виде таких платежей, как налог на велосипеды, налог на лошадей и выездные экипажи, налог на яхты и др.

В дальнейшем все более распространенными становились автомобили и мотоциклы, и в 1942 году список объектов налогообложения расширили, а сбор переименовали в сбор с владельцев транспортных средств. Плательщиками сбора были граждане, которые имели автомобили, мотоциклы, моторные лодки, лошадей в городах и поселках. При этом в 1988 году в качестве налоговой базы была установлена мощность двигателя транспортного средства, измеряемая в лошадиных силах.

Затем в 1991 году такой объект налогообложения, как легковой автомобиль, был разделен на легковой автомобиль с мощностью двигателя до 100 лошадиных сил и свыше 100 лошадиных сил. В 1996 году налог по отношению к автомобилям стал зачисляться в территориальные дорожные фонды, а по отношению иных транспортных средств взимался налог на имущество физических лиц. С 1999 по 2001 гг. взимался налог на отдельные виды транспортных средств, в качестве налоговой базы которого был установлен рабочий объем двигателя, измеряемый в кубических сантиметрах. Транспортный налог, взимаемый на данный момент в России, был введен лишь в 2003 году главой 28 Налогового кодекса Российской Федерации.

В соответствии со статьей 14 Налогового кодекса Российской Федерации, транспортный налог вместе с налогом на имущество организаций и налогом на Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

игорный бизнес является региональным налогом [2]. Законодательные органы субъектов наделены полномочиями в отношении определения налоговых ставок. Однако у налоговых ставок есть пределы, которые установлены Налоговым кодексом [3].

Налогоплательщиками транспортного налога являются физические и юридические лица, на которых зарегистрированы транспортные средства. При этом учитываются лишь те зарегистрированные транспортные средства, которые являются объектами налогообложения, то есть автомобили, мотоциклы, мотороллеры, автобусы, самолеты, вертолеты, катера, яхты, теплоходы, парусные суда и другие водные и воздушные транспортные средства.

Кодексом установлено, что объектами налогообложения транспортного налога не являются 11 групп транспортных средств. Например, легковые автомобили, оборудованные для инвалидов, промысловые суда, транспортные средства в розыске, находящиеся в собственности у организаций или индивидуальных предпринимателей пассажирские и грузовые морские, речные и воздушные суда.

В качестве налоговой базы используются мощность двигателя в лошадиных силах, паспортная статическая тяга реактивного двигателя в килограммах силы, валовая вместимость или единица транспортного средства в зависимости от объектов налогообложения.

Рассматривая налоговые ставки, стоит отметить, что в зависимости от налоговой базы они устанавливаются законами субъектов и не более чем в десять раз могут быть либо увеличены, либо уменьшены, за исключением налоговых ставок для легковых автомобилей с мощностью двигателя до 150 лошадиных сил. При этом Налоговым кодексом предусмотрена дифференциация налоговых ставок в отношении каждой категории транспортных средств, с учетом прошедших с года выпуска количества лет или экологического класса.

Как представлено в табл. 1, Законом города Москвы «О транспортном налоге» предусмотрена дифференциация налоговых ставок в отношении легковых автомобилей. При этом количество лет, прошедшее с года выпуска, и экологический класс не учитываются.

Таблица 1. Отдельные налоговые ставки на транспортный налог в Налоговом кодексе Российской Федерации и Законе города Москвы «О транспортном налоге»

Наименование объекта налогообложения	Налоговая ставка (в рублях)	
	Ст. 361 Налогового кодекса РФ	Ст. 2 Закона г. Москвы «О транспортном налоге»
Автомобили легковые с мощностью двигателя:		
до 100 л.с. включительно	2,5	12
свыше 100 л.с. до 150 л.с. включительно	3,5	Не применяется
свыше 100 л.с. до 125 л.с. включительно	Не применяется	25
свыше 125 л.с. до 150 л.с. включительно	Не применяется	35
свыше 150 л.с. до 200 л.с. включительно	5	Не применяется
свыше 150 л.с. до 175 л.с. включительно	Не применяется	45
свыше 175 л.с. до 200 л.с. включительно	Не применяется	50
свыше 200 л.с. до 250 л.с. включительно	7,5	Не применяется
свыше 200 л.с. до 225 л.с. включительно	Не применяется	65
свыше 225 л.с. до 250 л.с. включительно	Не применяется	75
свыше 250 л.с.	15	150

Источник: составлено автором на основе [3] и [4].

Согласно Налоговому кодексу, организации самостоятельно исчисляют сумму транспортного налога и авансового платежа как одну четвертую произведения налоговой базы и ставки по истечении каждого отчетного периода, в то время как сумму налогов, подлежащих к уплате физическими лицами, исчисляют налоговые органы. При исчислении налога учитывается повышающий коэффициент. Перечень легковых автомобилей, для которых применяется повышающий коэффициент, ежегодно разрабатывается Министерством промышленности и торговли.

Согласно статье 56 Бюджетного кодекса Российской Федерации, в бюджеты субъектов по нормативу зачисляются 100% налоговых доходов от транспортного

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

налога [1]. Рассматривая структуру налоговых поступлений в консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации, можно сделать вывод о том, что транспортный налог не формирует в значительной степени доходную базу регионов. Так, как видно в табл. 2, поступления от транспортного налога составляют лишь 1,9% от всех налоговых поступлений в консолидированные бюджеты субъектов. С 2019 года доля поступлений увеличилась на 0,2 п.п., а в абсолютном выражении доходы от транспортного налога выросли на 6,9%.

Анализ структуры начислений и поступлений от транспортного налога показал, что на 1 января 2021 года 81,4% начислений и 80,97% поступлений в бюджетную систему приходится на транспортный налог, начисляемый и уплачиваемый физическими лицами. Стоит отметить, что более 70% поступлений от транспортного налога формируются за счет поступлений по легковым автомобилям. Около 20% поступлений приходится на грузовые автомобили, а доля поступлений от мотоциклов и мотороллеров, автобусов, других самоходных средств, водных и воздушных транспортных средств незначительна.

Таблица 2. Налоговые поступления в консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации

Показатель	2019		2020	
	млрд. руб.	в % к поступлениям в консолидированные бюджеты субъектов РФ	млрд. руб.	в % к поступлениям в консолидированные бюджеты субъектов РФ
Всего поступило доходов, в т.ч.	10 125,5	100	10 035,4	100
Налог на прибыль	3 358,1	33,2	2 926,7	29,2
НДФЛ	3 955,2	39,1	4 251,9	42,4
Акцизы	755,3	7,5	797,9	8,0
Налог на имущество физических лиц	70,7	0,7	78,7	0,8
Налог на имущество организаций	918,6	9,1	910,0	9,1
Транспортный налог	175,1	1,7	187,1	1,9
Земельный налог	184,3	1,8	180,6	1,8

НДПИ	81,5	0,8	80,8	0,8
Остальные налоги и сборы	626,6	6,2	621,7	6,2

Источник: составлено автором на основе [7].

Несмотря на то, что легковые автомобили с мощностью двигателя до 150 лошадиных сил составляют 87% от общего количества легковых автомобилей, учтенных в базе данных налогового органа, они обеспечивают около 45% поступлений. Другая часть поступлений формируется за счет легковых автомобилей мощностью свыше 150 лошадиных сил, составляющих всего 13% от общего количества [7]. Настолько заметная разница между количеством легковых автомобилей с разной мощностью и суммами уплачиваемых налогов можно объяснить прогрессивной шкалой транспортного налога в зависимости от мощности автомобиля и повышающего коэффициента, учитывающего его стоимость и возраст. Такая же ситуация, например, с яхтами и другими парусно-моторными судами физических лиц, из которых только 5% имеют мощность двигателя свыше 100 лошадиных сил. Однако эти 5% наиболее дорогих яхт обеспечивают 75% поступлений транспортного налога от яхт других парусно-моторных судов.

При этом транспортный налог характеризуется большой задолженностью среди физических лиц. На них приходится 95% задолженности перед бюджетом и 99% недоимок в общей структуре задолженности и недоимок среди организаций и физических лиц. В среднем по России задолженность физических лиц по уплате в бюджетную систему равняется 30% от объёма годовых начислений, а в некоторых регионах задолженность превышает 60%, что говорит о необходимости пересмотра подходов к налогообложению транспортных средств [8].

В настоящее время все больше внимания уделяется экологии. Во многих странах при изменении налогообложения транспортных средств большое значение

имели экологические факторы. В последние годы в России тоже остро встала проблема негативного воздействия транспорта на окружающую среду. Например, в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года предусматривается постепенный переход к использованию населением и бизнесом экологически чистых видов топлива [5]. Соответственно, с помощью налогообложения можно стимулировать налогоплательщиков к переходу на более экологичные виды транспорта на фоне постоянного роста количества бензиновых и дизельных транспортных средств, оказывающих негативное влияние на экологию.

Однако воздействие на экологию напрямую не зависит от мощности двигателя, являющегося на данный момент базой налогообложения. Хотя Налоговым кодексом с 2009 года предусмотрено установление налоговых ставок с учетом экологического класса, регионы неактивно используют данный механизм. Загрязнение окружающей среды происходит за счет старых автомобилей независимо от их мощности. Зачастую владельцы новых и экологичных машин с большой мощностью двигателя уплачивают транспортный налог гораздо в большем размере, чем владельцы машин с устаревшей системой очистки выбросов, но с маленькой мощностью.

Следовательно, существующая система исчисления транспортного налога в России в отношении наземных транспортных средств, на которые приходится большая часть уплачиваемого налога, является устаревшей и в меньшей степени отражает такие важные показатели, как возраст транспортного средства и степень его воздействия на окружающую среду. В то время, как в развитых странах размер налога связан со степенью воздействия на загрязнение воздуха, а в отдельных странах владельцы платят за саму возможность передвигаться на автомобиле.

Очевидно, что для проведения эффективной транспортной политики необходимо использование дополнительных обязательных критериев

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

классификации автомобилей для исчисления транспортного налога. Основной базой налогообложения должны стать не мощность или объем двигателя, а показатели выбросов CO₂ в атмосферу. Кроме того, целесообразно рассчитывать размер транспортного налога исходя из габаритов, веса или нагрузки на ось, а также предельного возраста эксплуатации, при превышении которого налог будет исчисляться с учетом повышающего коэффициента.

Анализ мировой специфики налогообложения транспортных средств позволяет выделить альтернативные пути развития транспортного налога в России. Во-первых, замена транспортного налога для наземного транспорта, то есть легковых и грузовых автомобилей, мотоциклов и автобусов, экологическим налогом, величина которого должна зависеть от объемов углекислого газа, попадающего в атмосферу. Однако в России доля транспортных средств с высокими выбросами CO₂ в атмосферу (Евро-3 и ниже) превышает половину в общей структуре автопарка, а в Москве доля чуть меньше трети [9]. Соответственно, российский автопарк преимущественно состоит из возрастных автомобилей с низким экологическим классом, которые находятся в собственности у физических лиц с доходами ниже среднего по стране. Введение экологического налога в первую очередь ударит по ним и серьезно увеличит их налоговое бремя.

Во-вторых, введение экологического налога для наземных транспортных средств возможно с одновременным увеличением акцизов на бензиновое и дизельное топливо. Это позволит решить проблему большой задолженности по уплате транспортного налога среди физических лиц и связать размер выплат с интенсивностью использования транспортных средств. Однако существенное повышение акцизов на топливо может вызвать негативные социально-экономические последствия.

В России такие пути развития, как исчисление налога в зависимости от фактически пройденного транспортным средством расстояния по аналогии с Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

системой «Платон» и значительное повышение пошлин за регистрацию транспортных средств, неприменимы. В первом случае усложнится процесс администрирования, а от всех организаций и физических лиц потребуются покупка и установка специального оборудования, позволяющего отслеживать пройденное транспортным средством расстояние, что мало реализуемо. Повышение пошлин за регистрационные действия негативно скажется на отечественном автомобильном производстве, которое на данный момент активно поддерживается государством, так как покупка автомобилей для многих физических лиц станет недоступной.

Таким образом, главным недостатком транспортного налога в России в условиях, когда все больше внимания уделяется загрязнению окружающей среды, является то, что воздействие на экологию напрямую не зависит от мощности двигателя, являющегося на данный момент базой налогообложения. В настоящее время система исчисления транспортного налога в России является устаревшей и не полностью отражает негативное влияние транспортных средств на окружающую среду. Среди альтернативных путей его развития в отношении наземного транспорта можно отметить замену на экологический налог, величина которого должна зависеть от объемов вырабатываемого углекислого газа и увеличение акцизов топливо. Такие пути развития, как исчисление налога в зависимости от фактически пройденного расстояния и значительное повышение пошлин за регистрацию, в России неприменимы.

Библиографический список:

1. Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31.07.1998 N 145-ФЗ (ред. от 22.12.2020) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 28.03.2021).

2. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть первая) от 31.07.1998 N 146-ФЗ (ред. от 17.02.2021) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 28.03.2021).

3. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 N 117-ФЗ (ред. от 17.02.2021) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 28.03.2021).

4. Закон г. Москвы от 09.07.2008 N 33 (ред. от 11.11.2020) «О транспортном налоге» [Электронный ресурс]. URL: <http://base.garant.ru> (дата обращения: 28.03.2021).

5. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 N 1734-р (ред. от 12.05.2018) «О Транспортной стратегии Российской Федерации» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 28.03.2021).

6. Налоговое право: курс лекций [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 28.03.2021).

7. Официальный сайт Федеральной налоговой службы [Электронный ресурс]. URL: <https://www.nalog.ru> (дата обращения: 28.03.2021).

8. Рейтинг эффективности региональной налоговой политики [Электронный ресурс]. URL: <https://www.pwc.ru> (дата обращения: 28.03.2021).

9. Структура автопарка РФ и Москвы по экологическим классам [Электронный ресурс]. URL: <https://www.autostat.ru> (дата обращения: 28.03.2021).

Оригинальность 88%