

УДК 336.22

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В РОССИИ

Артемяева О.А.

старший преподаватель,

ФГБОУ ВО Вятский Государственный университет

Киров, Россия 2020

Тропина Ю.Э.

студентка 3 курса,

ФГБОУ ВО Вятский Государственный университет

Киров, Россия 2020

Аннотация

Вопросы реформирования системы транспортного налога являются актуальной проблемой налогообложения имущества в России на протяжении последних десятилетий. Цель данной статьи - отразить основные этапы развития налога на транспортные средства с начала прошлого века до настоящего времени. Анализ правовых актов, регулирующих взимание налога, позволил проследить изменения основных элементов налога: налогоплательщиков, объектов обложения и налоговых ставок. В статье рассмотрены методы увеличения и снижения транспортного налога, которые применялись на федеральном и региональном уровнях в течение последних десятилетий. Проведена оценка динамики и структуры поступлений транспортного налога в консолидированный бюджет в период с 2017 по 2019 гг. Расчеты проведены на основе данных статистической налоговой отчетности, размещенной на сайте ФНС.

Ключевые слова: бюджет, налогообложение, налоговая система, транспортный налог, налогоплательщики, налоговая ставка.

HISTORY OF TRANSPORTATION TAX DEVELOPMENT IN RUSSIA

Artem'yeva O.A.

Senior lecturer

Vyatka State University

Kirov Russia 2020

Tropina Y.E.

third-year student

Vyatka State University

Kirov Russia 2020

Abstract

The issues of reforming the transport tax system have been an urgent problem of property taxation in Russia over the past decades. The purpose of this article is to reflect the main stages in the development of the vehicle tax from the beginning of the last century to the present. The analysis of legal acts regulating the collection of tax made it possible to trace changes in the main elements of tax: taxpayers, objects of taxation and tax rates. The article discusses the methods of increasing and decreasing the transport tax that have been applied at the federal and regional levels over the past decades. The dynamics and structure of transport tax revenues to the consolidated budget in the period from 2017 to 2019 were assessed. Calculations were made on the basis of statistical tax reporting data posted on the FTS website.

Keywords: budget, taxation, tax system, transport tax, taxpayers, tax rate.

Налоги имеют богатую историю и играют важную роль в жизни государства. В Российской Федерации система состоит из налогов трех уровней: федеральные, региональные и местные. Одним из региональных налогов является транспортный налог, который выступает источником формирования доходов бюджета субъектов Федерации. С другой стороны, в

современном мире мало кто может обойтись без транспортного средства, поэтому перспективы изменения транспортного налога, то как он развивается и что нас ждёт дальше – отмена налога или его сохранение, является актуальной проблемой для всех собственников транспортных средств.

История развития транспортного налогообложения в СССР началась в 1920-е годы. Несмотря на то, что средств передвижения было немного (велосипеды, лошади, самодвижущиеся приспособления), в постановлении ВЦИК «О волостном бюджете» от 1924 года был раздел «Доходные источники» и пункт «Налог с транспортных средств». В 1925 году в декрете СНК РСФСР был утвержден список городов – Москва, Ленинград, Владивосток, Ростов-на-Дону – для которых повысились предельные ставки надбавок к налогу, что показывает дифференциацию между регионами [9].

В 1940-50е годы автопарк в стране значительно расширился автомобилями и мотоциклами. В Указе Президиума Верховного Совета СССР от 1942 года «о местных налогах и сборах» содержатся конкретные ставки, приведенные в таблице 1.

Таблица 1 – Ставки налога с транспортных средств (статья 30 Указа Президиума ВС СССР от 1942 года), рубл.

Наименование объектов налогообложения	Столицы союзных республик и краевые (областные) центры	Прочие краевые (областные) центры	Прочие города, дачные и курортные поселки	Рабочие поселки
Автомобили и моторные лодки с каждой силы	25	20	15	10
Мотоциклы с каждой силы	15	10	7	5
Велосипеды	15	10	7	5
Лодки и ялики:				

а) используемые в виде промысла для перевозки людей	50	40	30	20
б) в остальных случаях	15	10	7	5
Паромы, грузовые лодки и яхты	100	75	50	25
Лошади	250	200	150	100
Животные (кроме лошадей), используемые в извозном промысле	100	75	500	25

Из таблицы видно, что жители крупных центров и столиц союзных республик платили больше в 2-4 раза, чем жители рабочих посёлков. Причем с транспортных средств, указанных в пунктах 1, 2 и 6 (из таблицы 1) и приобретенных во втором полугодии, сбор взимался в половинном размере. Также в Указе Президиума ВС СССР от 1942 года в главе 5 указаны лица, привлекаемые и не привлекаемые к сбору транспортного налога.

Согласно статье 28 к сбору привлекаются граждане, имеющие в городах, рабочих, дачных и курортных поселках:

- а) автомобили, мотоциклы, велосипеды, яхты, лодки, ялики, паромы;
- б) выездных и рабочих лошадей, а также лошадей и других животных, используемых в извозном промысле [13].

В статье 29 указано, что от сбора освобождаются отдельные категории граждан:

- а) старатели золотой и платиновой промышленности, старатели предприятий по добыче и переработке олова и других редких металлов;
- б) граждане, у которых лошади и другие животные учтены при обложении их хозяйств сельскохозяйственным налогом;
- в) дипломатические представители иностранных государств при Правительстве СССР, а также консульские представители при условии взаимности;

г) иностранные граждане, состоящие членами иностранных автомобильных обществ и приехавшие в СССР в порядке международной конвенции относительно передвижения автомобилей — в течение пребывания их в пределах СССР, однако не свыше 12 месяцев, причем эта льгота распространяется на граждан лишь тех государств, в которых соответствующая льгота предоставлена советским гражданам [13].

В 1959 году владельцы велосипедов Указом Президента ВС СССР были исключены из списка плательщиков транспортного налога. А в 1981 году к ним присоединились владельцы лошадей и прочих ездовых животных. От налога освободили Героев Советского Союза, лиц, награжденных орденом Славы 3х степеней, инвалиды Великой Отечественной войны [4].

В 1988 году возросли налоговые ставки: для автомобилей с лошадиной силой 50 копеек, для мотоциклов и мотороллеров – 30 копеек, грузовой автомобили – 1 рубль [4].

В 1991 году был принят Закон РФ «О дорожных фондах в Российской Федерации», в котором впервые дифференцировали ставки транспортного налога исходя из мощности транспортных средств [12]. В статье 6 данного Закона указано, что «налог с владельцев транспортных средств ежегодно уплачивают предприятия, объединения, учреждения и организации независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности, а также граждане РСФСР, иностранные юридические лица и граждане, лица без гражданства, имеющие транспортные средства (автомобили, мотоциклы, мотороллеры, автобусы) и другие самоходные машины и механизмы на пневмоходу, в размерах (с каждой лошадиной силы)» [3]. Ставки налога, действующие в начале налоговой реформы 1991 года приведены в таблице 2.

Таблица 2 – Ставки налога с транспортных средств в соответствии с Законом РФ «О дорожных фондах в Российской Федерации» 1991 год

Наименование объектов обложения	Размер годового налога
*Автомобили легковые с мощностью двигателя	
до 100 л. с. (до 73.55 кВт) включительно	50 коп.
свыше 100 л.с. (свыше 73.55 кВт)	1 руб. 30 коп.
*Мотоциклы и мотороллеры	30 коп.
*Автобусы	2 руб.
*Грузовые автомобили и тракторы с мощностью двигателя	
до 100 л.с. (до 73.55 кВт) включительно	2 руб.
свыше 100 до 150 л.с. (свыше 73.55 до 110.33 кВт)	4 руб.
свыше 150 до 200 л.с. (свыше 110.33 до 147.1 кВт)	4 руб. 80 коп.
свыше 200 до 250 л.с. (свыше 147.1 до 183.9 кВт)	5 руб. 20 коп.
свыше 250 л.с. (свыше 183.9 кВт)	7 руб. 15 коп.
*Другие самоходные машины и механизмы на пневмоходу (кроме зерноуборочных и других специальных сельскохозяйственных комбайнов)	2 руб.

В 2001 году упразднили Федеральный дорожный фонд РФ. Приняли новый федеральный закон о налоговых ставках, которые были значительно увеличены [2].

С 1 января 2003 года "Налог на пользование транспортным средством" заменил "транспортный налог", который был отнесен к разделу региональных сборов. Законодательно устанавливалось, что органы власти субъектов РФ могут пятикратно увеличивать или уменьшать налоговую ставку транспортного налога. Региональные власти воспользовались этой возможностью, из-за чего размер налога стал сильно отличаться между субъектами.

В 2009 году Государственная Дума рассмотрела поправки в Налоговый кодекс РФ, базовые ставки налога увеличились в 2 раза. Но это вызвало волнения автовладельцев, в результате принцип установления ставки изменился: региональным властям было разрешено уменьшать/увеличивать ставки на своё усмотрение в 10 раз (ранее было в 5), а базовая ставка снизилась в 2 раза. Неоднократно депутаты выступали с предложением отменить транспортный налог вообще и включить его в стоимость бензина. В планах

было в течение трех лет поэтапно снизить ставки до нуля, одновременно увеличивая при этом акцизы на топливо. Однако решение изменили, оставив «двойное налогообложение»: ставки по транспортному налогу и ставки по акцизам, которые продолжают повышать каждый год. Депутаты Государственной Думы посчитали, что отмена транспортного налога грозит убытками регионам, и главным образом — их дорожной сфере [4].

В 2010 году Минпромторг предложил дифференцировать базовые ставки в зависимости от экологического класса и года выпуска транспортного средства, но эту идею отвергли. Также отвергли идею об освобождении от уплаты налога владельцев автомобилей с газовым оборудованием.

В 2011 году в некоторых регионах России транспортный налог был отменен для пенсионеров и ветеранов боевых действий.

В начале мая 2012г. заместитель министра финансов РФ С. Шаталов перечислил марки автомобилей, владельцы которых будут платить повышенную ставку транспортного налога, по сути, «налог на роскошь» - это Bentley, Lamborghini, Ferrari, Maserati, Porsche, Aston Martin, Roll-Royce, Chevrolet Corvette, а также 6-литровый Mercedes и BMW 7-й серии. Суть предложений была в повышении ставки транспортного налога для автомобилей мощностью свыше 410 л. с. сразу до 300 рублей без возможности ее снижения местными властями, но с сохранением возможности ее увеличения. Но эта идея не реализовалась [11].

С 1 января 2014 года применяются обновленные повышающие коэффициенты к ставке транспортного налога [5], которые представлены в таблице 3.

Таблица 3 – Повышающие коэффициенты к ставке транспортного налога для дорогостоящих легковых автомобилей (НК РФ, статья 362, 2013 год)

Цена легкового ТС, млн.руб.	Возраст ТС, лет.	Повышающий коэффициент
От 3 до 5	От 2 до 3	1,1
От 3 до 5	От 1 до 2	1,3
От 3 до 5	Не более 1	1,5
От 5 до 10	Не более 5	2

От 10 до 15	Не более 10	3
От 15	Не более 15	3

С 1 января 2019 года вступили в силу очередные изменения законодательства, касающиеся порядка налогообложения транспортных средств. В таблице 4 представлены новые повышающие коэффициенты (НК РФ, п. 2 ст. 362) [5].

Таблица 4 – Повышающие коэффициенты к ставке транспортного налога для дорогостоящих легковых автомобилей (НК РФ, статья 362, 2019 год)

Цена легкового ТС, млн.руб.	Возраст ТС, лет.	Повышающий коэффициент
От 3 до 5	до 3	1,1
От 5 до 10	до 5	2
От 10 до 15	до 10	3
От 15	не более 20	3

При этом расширен Перечень автомобилей средней стоимостью от 3 млн рублей, формируемый Минпромторгом России. В него было включено более 1120 марок и моделей автомобилей. Например, в обновленный перечень вошли «BMW 340i xDrive Гран Туризмо», «Hyundai Genesis G90 Royal», «Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT C».

Размер платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам федерального значения грузовыми транспортными средствами массой свыше 12 тонн, а также правила ее взимания установлены Постановлением Правительства РФ от 14.06.2013 № 504. С целью компенсации износа автомагистралей с 15.11.2015 было принято решение брать плату с большегрузных авто за каждый пройденный ими километр по дорогам России. Так как смысл этого платежа в превышении установленного предела массы транспортного средства, то есть плата производится за дополнительную нагрузку на покрытие дороги, было выбрано наименование «Платон» (аббревиатура «ПЛАта за ТОНны»). С 2016 по 2018 годы платежи в системе ПЛАТОН относились к вычету из суммы транспортного налога по соответствующему грузовому автомобилю. Для налогоплательщиков-

организаций сумма налога с 2019 года перестала уменьшаться на сумму данной федеральной льготы. С 2019 года уплата налога и авансовых платежей такими лицами должна производиться в полном объеме, за исключением случаев применения иных налоговых льгот [14].

Было вновь предложено отменить транспортный налог, но Государственная дума отклонила данный законопроект. Депутаты объяснили свое решение тем, что полный отказ от налога может привести к возникновению выпадающих доходов бюджетов субъектов РФ. Это может отрицательно сказаться на финансовом положении и негативно повлиять на их финансовую самостоятельность [12].

Но член комитета Госдумы по контролю и Регламенту Андрей Барышев внес в думу законопроект об отмене транспортного налога с 2021 года. По мнению Барышева, полная замена транспортного налога доходами от продажи топлива позволит более справедливо распределить бремя покрытия расходов, связанных с развитием дорожной инфраструктуры в России. Если предложения примут, то они должны вступить в силу с 1 января 2021 года [11].

На основе проведенного анализа информации на сайте ФНС России в таблице 5 представлена динамика и структура транспортного налога и состояние его уплаты относительно общего величины налоговых доходов в РФ в период с 2017 по 2019 год [6,7,8].

Таблица 5 – Динамика поступления транспортного налога в России в общей системе налоговых доходов бюджета

Показатель	2017 г	2018 г	2019 г	Отклонение 2019 г. к 2017 г.	
				Сумма, млн. руб.	в %
Налоговые доходы, всего млн. рублей	17 343 436	21 328 495	22 737 273	5 393 837	131,10

Транспортный налог всего, в т.ч	154 905	161 193	175 128	20 223	113,06
С организаций	27 286	29 150	32 848	5 562	120,38
С физических лиц	127 619	132 043	142 279	14 660	111,49

Из таблицы видно, что темпы роста поступлений от транспортного налога меньше, чем темпы роста общих налоговых доходов почти в 2,5 раза. Налоговые доходы в целом увеличились на 31,1% за три анализируемых года, а поступления от транспортного налога на 13,05%. При этом темпы роста налога с организаций чуть выше, чем темпы роста налога с физических лиц. Удельный вес транспортного налога в общей системы налоговых поступлений снижается с каждым годом, несмотря на его рост в стоимостном значении.

Более наглядно структура транспортного налога, поступающего в бюджет, представлена на рисунках 1,2 и 3.

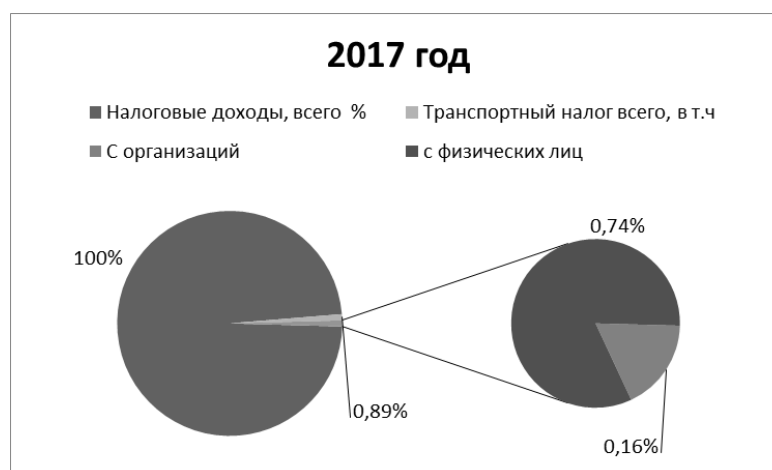


Рис.1 – Структура транспортного налога в России в 2017 году

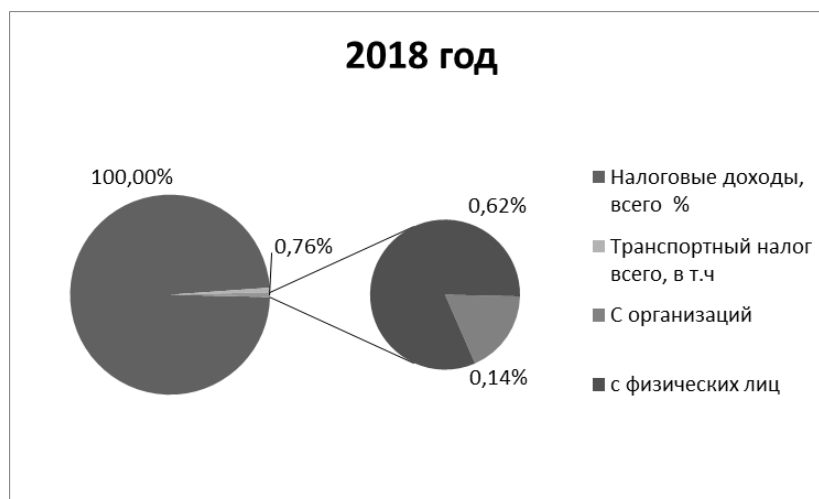


Рис.2 – Структура транспортного налога в России в 2018 году

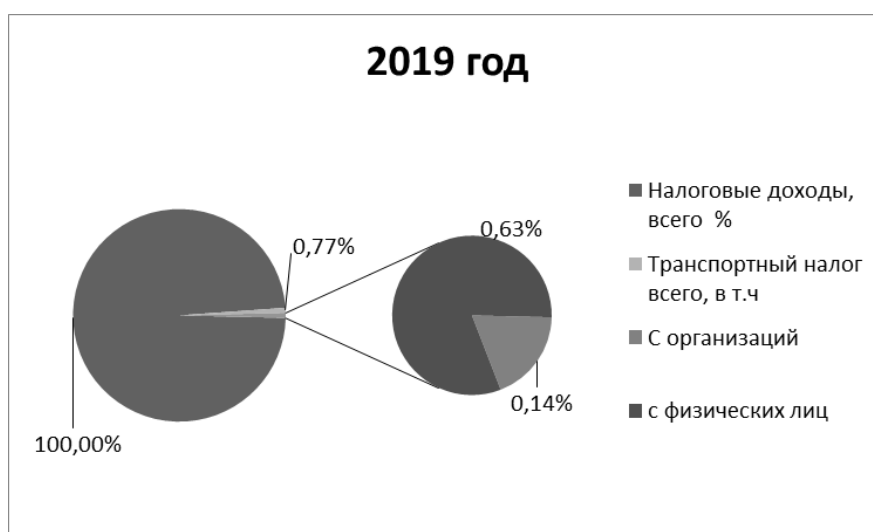


Рис.3 – Структура транспортного налога в России в 2019 году

Таким образом, транспортный налог играет важную роль в системе имущественных налогов. Полученные средства направляются на содержание, ремонт, строительство автомобильных дорог в стране. Система законодательства в области налогообложения постоянно дополняется и меняется. Необходимо постоянно следить за всеми новшествами, потому что это касается каждого владельца транспортного средства.

Библиографический список:

1. Данные по формам статистической налоговой отчетности Режим доступа URL:https://www.nalog.ru/rn43/related_activities/statistics_and_analytics/forms/
2. Закон РСФСР ОТ 18.10.91 N 1759-I "О ДОРОЖНЫХ ФОНДАХ В РСФСР"
3. Информация ФНС России «О порядке налогообложения транспортных средств» Режим доступа — URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_315469/
4. Кокорин А. Как транспортный налог в России менялся на протяжении последних 100 лет. Режим доступа — URL: <https://www.kolesa.ru/article/kak-transportnyj-nalog-v-rossii-menjalsja-na-protjazhenii-poslednih-100-let-2015-03-10>
5. Налоговый Кодекс РФ
6. Отчет по форме № 1-НМ по состоянию на 01.01.2018, сводный в целом по Российской Федерации. Режим доступа — URL: https://www.nalog.ru/rn43/related_activities/statistics_and_analytics/forms/6772396/ (за 2017 год)
7. Отчет по форме № 1-НМ по состоянию на 01.01.2019, сводный в целом по Российской Федерации. Режим доступа — URL: https://www.nalog.ru/rn43/related_activities/statistics_and_analytics/forms/7600100/ (за 2018 год)
8. Отчет по форме № 1-НМ по состоянию на 01.01.2020, сводный в целом по Российской Федерации. Режим доступа — URL: https://www.nalog.ru/rn43/related_activities/statistics_and_analytics/forms/8824368/ (за 2019 год)
9. Постановление ВЦИК «О волостном бюджете» от 16 октября 1924 года.
- 10.РБК. Режим доступа — URL: <https://www.rbc.ru/economics/04/12/2012/5704007a9a7947fcbd443316>
- 11.РБК. Режим доступа — URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5f3e3e219a794750e9c4f5e4>
- 12.Сайт TRANS RU. Режим доступа — URL: <https://trans.ru/news/transportnomu-nalogu-bit-deputati-otklonili-zakonoproekt-ob-ego-otmene>
- 13.Указ Президиума Верховного Совета СССР от 10 апреля 1942 года «О местных налогах и сборах»
14. Постановление Правительства РФ от 14.06.2013 № 504.

Оригинальность 75%