

УДК 336

Е.Ю. Павлова

ФГБОУВО «Российский государственный университет правосудия», Москва,
email: elpavlova71@mail.ru

АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Ключевые слова: консолидированный бюджет, имущественные налоги, транспортный налог, налогоплательщик, экологическое налогообложение.

В настоящее время темпы экономического развития страны повышаются, растет уровень жизни граждан, меняются приоритеты, требуется все больше средств для налаживания инфраструктуры. Одним из элементов государственной инфраструктуры являются дороги. На необходимость развития дорожного хозяйства напрямую указывается в государственной программе «Развитие транспортной системы», утвержденной в 2021 году в рамках реализации государственной программы «Комфортная и безопасная среда для жизни». Для поддержания качества дорог на достойном уровне, для прокладки новых нужны огромные средства. Одним из механизмов реализации проектов в рамках указанной программы, является система налогообложения транспортных средств. В статье рассмотрена и проанализирована система налогообложения транспортных средств в России и за рубежом, оценена доля транспортного налога в доходной части консолидированного бюджета, выявлены проблемы администрирования налога и предложены пути решения.

E. Y. Pavlova

FGBOUVO "Russian State University of Justice", Moscow, email: elpavlova71@mail.ru

ANALYSIS OF TRANSPORT TAXATION IN RUSSIA AND ABROAD: PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT

Keywords: consolidated budget, property taxes, transport tax, taxpayer, environmental taxation.

Currently, the pace of economic development of the country is increasing, the standard of living of citizens is growing, priorities are changing, more and more funds are needed to establish infrastructure. Roads are one of the elements of the state infrastructure. The need for road infrastructure development is directly indicated in the state program "Development of the transport system", approved in 2021 as part of the implementation of the state program "Comfortable and safe environment for life". To maintain the quality of roads at a decent level, huge funds are needed to lay new ones. One of the mechanisms for the implementation of projects under this program is the system of taxation of vehicles. The article examines and analyzes the system of taxation of vehicles in Russia and abroad, estimates the share of transport tax in the revenue part of the consolidated budget, identifies problems of tax administration and suggests solutions.

В последние годы неуклонно происходит развитие промышленности, увеличение вовлеченности граждан в процессы производства, развитие малого и среднего бизнеса. Вводятся стимулирующие меры, способствующие вовлечению граждан в развитие индивидуального бизнеса в роли самозанятых. Все это приводит к основной цели деятельности государства – повышению уровня жизни граждан. При этом для многих из них автомобиль перестает быть средством престижа и роскоши, а становится неотъемлемым атрибутом ежедневной жизни. С каждым годом растет число покупаемых автомобилей. На 2021 год по данным Росстата каждый третий житель России имеет автомобиль [6].

Увеличение количества автомобилей неуклонно ведет к увеличению негативного влияния на экологию. Также с увеличением количества автомобилей необходимо расширять дорожную сеть, ремонтировать и усовершенствовать ее. Для реализации этих мероприятий с каждым годом необходимо привлекать все больше средств из соответствующих бюджетов. Одним из механизмов привлечения средств является исполнение норм действующего налогового законодательства в части уплаты причитающихся налогов.

Цель исследования

Цель исследования заключается в том, чтобы на основе анализа действующей

системы транспортного налогообложения определить существующие проблемы и предложить пути их решения.

Методология исследования

В работе применялись различные общенаучные методы исследования: общенаучный метод диалектического познания, в качестве основного способа всестороннего и объективного познания действительности; метод системно – структурного анализа, позволяющий разложить целое на части и составные элементы, проанализировать их и обобщить полученные результаты; системный подход, позволяющий проанализировать все аспекты проблемы и аналитико-синтетический метод изучения, который позволяет на основе общих теоретических подходов, делать выводы по частным вопросам. В целях изучения и исследования поставленных задач применялись частично – научные методы исследования: структурно-правовой, формально-логический, нормативно – аналитический, и др. Работа в объеме, обусловленном темой исследования, содержит анализ законодательно закрепленных действующих положений Налогового кодекса Российской Федерации в части транспортного налогообложения.

Результаты исследования и их обсуждение

По законодательству Российской Федерации налоги – это обязательные платежи. Неуплата налогов грозит ответственностью предусмотренной законодательством, вплоть до уголовной (ст.198,199 Уголовного Кодекса Российской Федерации).

Обязательность уплаты означает, что инициатором налоговых отношений является не налогоплательщик, а государство, которое закрепляет законом необходимость уплаты налогов, при наличии определенных условий, не зависимо от желания.

При этом статья 57 Конституции Российской Федерации говорит о том, что «каждый обязан платить законно установленные налоги и сборы».

Налоги – индивидуально безвозмездны, это значит, что уплата налога не порождает обязанности государства совершать в отношении плательщика определенные действия, однако за счет

налогов пополняется доходная часть бюджета и существует возможность совершать социальные выплаты, создавать общественные блага.

Налоги не единственный источник поступлений в доходную часть бюджета государства. В России в соответствии с Бюджетным кодексом Российской Федерации существуют еще неналоговые доходы и безвозмездные поступления [Ст.20, 3].

Налоговые платежи являются основным источником пополнения доходной части бюджета, например в 2021 году по данным единого портала бюджетной системы Российской Федерации налоговые доходы составили 19111,61 млрд. рублей, что составило 75,58% всех доходов бюджета России за год.

Система налогов и сборов Российской Федерации имеет три уровня: федеральный, региональный и местный. Имущественные налоги, существующие в Российской Федерации, относятся к региональным и местным налогам, что закреплено в статьях 14 и 15 части 1 Налогового кодекса Российской Федерации.

Обязанность уплаты имущественных налогов наступает у налогоплательщика при факте наличия собственности, обладающей определенными условиями.

Имущественные налоги в Российской Федерации составляют небольшой процент в доходной части бюджета страны (таблица 1).

Исходя из данных таблицы 1, можно сделать вывод, что в период с 2017 по 2021 гг. доля имущественных налогов в консолидированном бюджете Российской Федерации составляла в среднем 4,23% от всех доходов.

Как видно из таблицы 1 доля транспортного налога в консолидированном бюджете России составляет в 2017 году 0,59%, в 2018 и 2019 годах 0,52%, в 2020 0,59%, а в 2021 его доля снизилась до 0,48%, причем, по статистическим данным количество автомобилей в среднем на 1000 человек в России за период с 2017 по 2021 год неуклонно увеличивается и составляет в 2017 году – 305 автомобилей на 1000 человек, в 2018 году– 309,1, в 2019 году–315,5, в 2020 году– 321 автомобиль, а в 2021 году это количество составляет 327 автомобилей на 1000 человек[6]. Данная статистика в совокупности с демографическими показателями за аналогичный период (табл. 2).

Таблица 1

Имущественные налоги в консолидированном бюджете Российской Федерации за период с 2017 по 2021 год. (млрд. руб.)

Показатели	2017	2018	2019	2020	2021	Темп роста, %		Темп прироста, %	
						2021 к 2017	2021 к 2020	2021 к 2017	2021 к 2020
Имущественные налоги	1250,49	1397,02	1351,12	1358,33	1446,09	115,64	106,46	15,64	6,46
Доля в консолидированном бюджете, %	4,8	4,5	4,03	4,26	3,54	73,75	83,09	-22,25	-16,81
В том числе:									
Транспортный налог	154,91	161,2	175,14	187,07	195,87	126,44	104,7	26,44	4,7
Налог на имущество физ.лиц	52,23	61,34	70,67	78,73	84,54	161,86	107,38	61,86	7,38
Налог на имущество организаций	856,34	985,37	918,81	910,07	965,73	112,77	106,11	12,77	6,11
Налог на игорный бизнес	0,99	2,03	2,04	1,57	1,83	184,84	116,56	84,84	16,56
Земельный налог	186,02	187,07	184,29	180,58	196,59	105,68	108,86	5,68	8,86
ЕНП физ.лица	-	-	0,18	0,3	1,54	-	513,33	-	413,33

Таблица 2

Численность населения Российской Федерации по годам (тыс. чел) и количество легковых автомобилей, зарегистрированных в Российской Федерации за аналогичный период (шт. на тыс. чел)

Показатели	2017	2018	2019	2020	2021	Темп роста		Темп прироста	
						2021 к 2017	2021 к 2020	2021 к 2017	2021 к 2020
Численность населения Российской Федерации	146842	146831	146765	146460	145864	99,33	99,59	-0,67	-0,41
Количество легковых автомобилей в Российской Федерации (шт. на тыс. чел.)	305	309,1	315,5	321	327				
Количество легковых автомобилей в Российской Федерации (тыс. шт)	44787	45385	46304	47014	47698	106,5	101,45	6,5	1,45

Анализ таблицы 2 позволяет сделать вывод о том, что, несмотря на демографический спад, количество легковых автомобилей, зарегистрированных в России, растет, при этом растет и собираемость транспортного налога. Однако, величина транспортного налога, поступившего

в консолидированный бюджет Российской Федерации ежегодно увеличивалась в среднем на 6%, а численность легковых автомобилей за аналогичный период росла в среднем на 1,5% ежегодно.

Изменение данных показателей происходит неравномерно.

Таблица 3

Сравнение ставок транспортного налога в г. Москве к базовым ставкам, утвержденным в Налоговом кодексе РФ

Объект	Ставка базовая, руб.	Ставка г. Москва, руб.	Отклонение, %
Автомобили легковые с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы) до 100 л.с. включительно	2,5	12	380
Свыше 100 до 125	3,5	25	614
Свыше 125 до 150	3,5	35	900
Свыше 150 до 175	5	45	800
Свыше 175 до 200	5	50	900
Свыше 200 до 225	7,5	65	767
Свыше 225 до 250	7,5	75	900
Свыше 250	15	150	900

Таблица 4

Доля транспортного налога в суммах, потраченных на реализацию мероприятий программы (млн руб.)

Показатели	2017	2018	2019	2020	2021
Транспортный налог (собрано)	25 674	25371	26 256	27 921	31 319
Развитие транспортной системы (потрачено)	434 525	542 373	608 514	714 053	641 266
Доля транспортного налога в суммах, потраченных на реализацию мероприятий, %	5,9	4,7	4,3	3,9	4,9

Транспортный налог один из наиболее простых в администрировании. Необходимость уплаты налога возникает с момента регистрации транспортного средства, причем, если транспортное средство зарегистрировано до 15 числа месяца, то обязанность уплаты транспортного налога в данном месяце на новом владельце, если же транспортное средство зарегистрировано после 15 числа, то налог обязан уплатить прежний владелец. Величина налоговой базы указана в технических характеристиках транспортного средства и выражается либо в мощности (например, для легковых авто), либо в паспортной тяге (для воздушных судов с реактивным двигателем), в валовой вместимости (для водных самоходных судов), либо зависит от количества транспортных средств (для остальных категорий).

Расчет налога осуществляется для налогоплательщиков-организаций самостоятельно, для налогоплательщиков-

физических лиц налоговым органом. Расчет налога достаточно прост и заключается в простом перемножении величины налоговой базы на соответствующую ставку и коэффициент времени владения, который рассчитывается как отношение количества месяцев владения к 12 (число месяцев в году).

Так как транспортный налог является региональным, то региональные власти могут варьировать налоговые ставки в пределах норм, закрепленных Налоговым кодексом РФ. Они могут увеличивать ставки или уменьшать их, но не более, чем в 10 раз от величины ставки, указанной в ст.361 НК РФ. Для примера, ставки транспортного налога, действующие в г. Москве, регулируются законом г. Москвы «О транспортном налоге». Сравнение ставок, применяемых в г. Москве и базовых ставок, указанных в Налоговом кодексе приведено в таблице 3.

Однако при расчете транспортного налога необходимо учитывать также сто-

имость автомобиля и его год выпуска. Средняя стоимость автомобиля рассчитывается в соответствии с методикой, определенной Минпромторгом России в Приказе №316 от 28.02.2014 года. До 2021 года дорогостоящими считались автомобили, средняя стоимость которых превышала 3 миллиона рублей, однако в 2022 году федеральным законом 63-ФЗ от 26.03.2022 дорогостоящими стали считать автомобили, средняя стоимость которых превышает 10 миллионов рублей. Для расчета налога на дорогостоящие автомобили используют повышающий коэффициент, который автовладельцы называют «налогом на роскошь». Список автомобилей ежегодно пополняется новыми авто, что вызвано ростом стоимости автомобилей на российском рынке. В связи с этим фактом растет и сумма налога, которую автовладельцы должны уплачивать за свое транспортное средство. Причем, даже если при покупке автомобиль не входил в категорию дорогих, то в следующем году на него уже может распространиться повышающий коэффициент.

Транспортный налог по характеру использования относится к целевым налогам. Средства, собранные от уплаты транспортного налога, используются на строго отведенные цели.

В 2021 году Правительством Российской Федерации в рамках реализации государственной программы «Комфортная и безопасная среда для жизни» была принята государственная программа «Развитие транспортной системы». В связи с тем, что программа является государственной большая часть мероприятий планируется финансировать за счет средств федерального бюджета.

Большинство мероприятий программ охватывают несколько регионов России. «Достижение национальных целей в рамках государственной программы будет обеспечено за счет решения задач федеральных проектов национального проекта «Безопасные качественные дороги» и транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», а также других федеральных и ведомственных проектов» [5].

Финансирование за счет средств Федерального бюджета программ такого уровня является необходимым условием

для реализации мероприятий программ, так как, например, по данным официального сайта Открытого бюджета г. Москвы средств, собранных от транспортного налога, существенно меньше, чем средств потраченных на выполнение мероприятий программы (табл. 4).

Исходя из данных, указанных в таблице 4 можно сделать вывод, что доля собранного транспортного налога относительно потребностей региона в средствах на развитие транспортной системы крайне мала (в среднем за последние пять лет не превышает 4,7%).

Несмотря на легкость администрирования транспортного налога, сохраняется тенденция неплатежей налога со стороны собственников. Одной из причин данного явления является недостаточная финансовая грамотность населения. Обязанность предоставлять налоговое уведомление по данному налогу для налогоплательщиков-физических лиц лежит на налоговых органах, однако, ответственность за неуплату налога лежит на налогоплательщиках; не получив по каким-то причинам уведомление, налогоплательщики не уплачивают налог, считая, что при отсутствии декларации отсутствует и обязанность уплаты.

Одной из основных проблем налогообложения транспортных средств является то, что, платежи по транспортному налогу зачастую попадают не в тот регион, где автомобиль используется, а в тот, где имеет постоянную регистрацию его владелец. В ст. 363 НК РФ напрямую указано, что «Уплата (перечисление) налога и авансовых платежей по налогу производится налогоплательщиками в бюджет по месту нахождения транспортных средств»[4], однако при перемене региона проживания многие не меняют регистрацию и не перерегистрируют автомобиль, таким образом, поступившие от уплаты налога денежные средства не могут расходоваться региональными властями на решение экологических проблем, создаваемых эксплуатируемыми автомобилями.

В целях исправления экологической ситуации в Москве в 2019 году были внесены изменения в отдельные законодательные акты г. Москвы в сфере налогообложения, в частности в Закон г. Москвы от 09.07.2008 N 33 «О транспортном налоге». В новой редакции закона появился

подпункт, позволяющий не платить транспортный налог владельцам автомобилей, оснащенных электрическим двигателем. Данная мера является стимулирующей.

Исправить ситуацию можно изменив форму налогообложения транспортных средств, включив стоимость налога в цену топлива, как это делают в ряде зарубежных стран. Данная практика существует в США [1]. При таком принципе уплаты налога снизится налоговая нагрузка на тех автовладельцев, которые не пользуются транспортным средством активно. К данной категории относится большинство пенсионеров, которые пользуются автомобилем только в летний период для поездок на загородные участки.

В Китае транспортное налогообложение является одним из элементов системы экологического налогообложения, так же, как и в странах, входящих в состав организации экономического сотрудничества и развития.

Темпы развития автомобильной промышленности Китая одни из самых высоких в мире [2]. Личные автомобили, находящиеся в собственности, за исключением сельскохозяйственной техники, превышают 74 млн транспортных средств. В 2022 году показатель количества продаж китайских автомобилей вырос на 22,8% по сравнению с прошлым годом [8]. Общая же прибыль автомобильной отрасли страны составила более 80,6 млрд долларов [7]. С одной стороны, развитие промышленности привело к появлению положительных факторов, способствующих экономическому развитию, таких как повышение занятости и стимулирование внутреннего спроса; с другой стороны, это также привело к развитию транспорта.

Негативные внешние эффекты, такие как заторы и загрязнение окружающей среды, шум, стали негативно сказываться на экологической системе страны, и, хотя в последние годы китайские производители развивают производство транспортных средств на экологичных видах топлива, отрицательное влияние на окружающую среду достаточно велико, поэтому, налогообложение автомобилей и транспортно-го топлива является экологическим.

Основа экологического налогообложения играет решающую роль в увеличении налоговых поступлений.

В Китае, в отличие от России налогообложение транспортных средств состоит из ряда налогов, таких как: налог на покупку транспортных средств, налог на потребление, налог на транспортные средства и суда. Именно налог на потребление можно считать экологическим сбором, так как чем больше вы используете автомобиль, тем большую сумму налога следует уплатить. Аналогом данного налога в России является акциз на топливо. Налог на покупку можно сравнить с НДС, так как необходимость уплаты возникает только в случае появления права собственности на автомобиль, включая покупку, дарение, самостоятельное производство, причем данный налог в отличие от НДС является прямым и уплачивается непосредственно покупателем в налоговый орган. Ставка налога отличается и в зависимости от производителя автомобиля: на импортный автомобиль ставка выше, чем на китайский. Налог на транспортные средства и суда – это аналог транспортного налога в России. Данный налог является местным. Конкретная применяемая сумма налога на транспортные средства определяется народными правительствами провинций, автономных районов и муниципалитетов.

Таким образом, в Китае транспортное налогообложение состоит из ряда налогов и зависит от цены автомобиля при покупке и страны производства, вида транспортного средства, вида топлива, необходимого для функционирования транспортного средства.

Выводы

Проведенный в данной статье анализ системы транспортного налогообложения в России и Китае, позволил выявить ряд сходств и различий, в частности, наличие и в одной и в другой стране налога на транспортные средства, уплачиваемого в регионе регистрации собственника, что зачастую не позволяет использовать собранные от данного налога средства на развитие дорожного хозяйства в том регионе, где транспортное средство действительно эксплуатируется. На основании проведенного исследования можно сделать вывод о необходимости совершенствования имеющегося транспортного налогообложения.

Библиографический список

1. Абгарян А.А., Осипова А.С. Направления совершенствования законодательства РФ в целях повышения собираемости транспортного налога // *Colloquium-Journal*. 2019. № 15-11 (39). С. 179-180.
2. 高 阳, 朱 斌 中国机动车辆税与交通燃料税 税负考察: 基于环境税视角//China Academic Journal Electronic Publishing House. 2011 年第 4 期 (总第 68 期). Р. 16-22.
3. Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31.07.1998 N 145-ФЗ//«Российская газета», N 153-154, 12.08.1998.
4. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 N 117-ФЗ (ред. от 17.02.2023) //«Собрание законодательства РФ», 07.08.2000, N 32, ст. 3340.
5. Постановление Правительства РФ от 20.12.2017 N 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» // «Собрание законодательства РФ», 01.01.2018, N 1 (Часть II), ст. 340.
6. Число легковых автомобилей. [Электронный ресурс]. URL: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/DDFfgtCb/t3-4.xls> (дата обращения 03.03.2023).
7. Газеты Труд. [Электронный ресурс]. URL: https://www.trud.ru/article/10-02_2023/1468381_kitajskij_avtoprom_zarabotal_v_2022_godu_bole_80_mlrd_dollarov.html (дата обращения 03.03.2023)
8. [Электронный ресурс]. URL: www.china.org.cn/business/2023-01/16/content_85061294.htm (дата обращения 03.03.2023).