

ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ В РОССИИ: НОВЫЕ ПОДХОДЫ В ИСЧИСЛЕНИИ

Р.И. Шумяцкий

канд. экон. наук, доцент, доцент кафедры общественных финансов
ФГБОУ ВО «Новосибирский государственный университет экономики и управления»,
доцент кафедры налогообложения, учета и экономической безопасности
ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации» (Новосибирск)

Исследованы количественные характеристика легкового транспорта Новосибирской области, величины начисленного транспортного налога. Проведен анализ налогообложения легковых автомобилей. Показаны отдельные аспекты несовершенства и неэффективности налогообложения автотранспорта. Представлены рекомендации по изменению системы налогообложения автомобильного транспорта.

Ключевые слова: транспортный налог, дифференциация транспортного налога, экологический класс автомобиля, система налогообложения автомобильного транспорта.

В целях налогообложения транспорта в России с 2003 г. введена в действие глава 28 Налогового кодекса Российской Федерации (далее – НК РФ) [1, с. 88]. В течение 18 лет администрирование налога совершенствовалось, но, несмотря на это, до настоящего времени транспортный налог не лишен недостатков.

С постоянным ростом количества транспортных средств (далее – ТС) в России усиливается нагрузка на дорожное полотно и экологическую обстановку, что влияет на состояние и качество дорожного покрытия.

Указанный выше вывод в части физических лиц косвенно подтверждают данные Федеральной налоговой службы по форме № 5-ТН «Отчет о налоговой базе и структуре начислений по транспортному налогу» за 2017–2019 гг. по Новосибирской области¹, представленные в таблице 1 в отношении легковых автомобилей.

Как показали проведенные исследования², «из 42,4 млн легковых авто, насчитывающихся в России на 1 января 2018 г., 31,4 % не соответствует нормам EURO-2. И только 13,1 % парка, по данным «Автостата», удовлетворяют нормам EURO-5. А в сегменте легких коммерческих автомобилей (LCV), с парком 4 млн машин, к токсичным можно отнести 45,1 %, так как они не удовлетворяют нормам EURO-2. Соответствует EURO-5 лишь 2,4 % парка LCV. В грузовом автопарке страны дела обстоят еще хуже: из зарегистрированных 3,7 млн грузовых автомобилей (CV/HCV) 65 % машин не соответствуют нормам токсичности EURO-2».

Исследование таблицы 1 показывает, что в рассматриваемом периоде в Новосибирской области

по всем категориям легковых автомобилей наблюдается положительная динамика по поступлениям транспортного налога в бюджетную систему. Прирост количества автомобилей составил 60 тыс. ед., или 7,2 %. Поступление транспортного налога в бюджетную систему также увеличилось на 7,2 %, или на 114 млн руб.

Несмотря на одинаковые темпы прироста количества легковых автомобилей и суммы транспортного налога, в части экологического аспекта эксплуатации автотранспорта, далеко не все вопросы решены, и есть определенные резервы.

В настоящее время вопрос экологии стоит достаточно остро не только в России, но и во всем мире. Уничтожается флора и фауна, возникает парниковый эффект и озоновые дыры, выпадают дожди с большим содержанием различных кислот и щелочей, которые влияют как на человека и живые организмы, так и на состояние дорожного покрытия. Безусловно, хорошие дороги являются точками роста и развития экономических процессов регионов.

В то же время, несмотря на возможность дифференциации налоговых ставок транспортного налога в зависимости от экологического класса транспортных средств, предусмотренной ст. 361 НК РФ, фактически эти стимулы субъектами Российской Федерации не применяются.

Зачастую, в целях формирования Дорожного фонда субъекта Российской Федерации, в который поступает транспортный налог для дальнейшего использования на создание, модернизацию и ремонт автодорог общего пользования, субъекты Российской Федерации вынуждены проводить не стимулирующую,

¹ Официальный сайт Федеральной налоговой службы России. Отчет о налоговой базе и структуре начислений по транспортному налогу по форме № 5-ТН за 2017–2019 годы. URL: <http://www.nalog.ru> (дата обращения: 13.05.2021).

² Официальный сайт Аналитического агентства «Автостат». Структура российского парка транспортных средств по нормам токсичности. URL: <https://www.autostat.ru/infographics/38216/> (дата обращения: 13.05.2021).

Структура начисления транспортного налога по легковым автомобилям физических лиц Новосибирской области за 2017–2019 гг.

Мощность двигателя легкового автомобиля, л.с. (кВт)	2017 г.		2018 г.		2019 г.	
	Кол-во ТС, по которым предъявлен налог к уплате, тыс. ед.	Сумма подлежащего уплате в бюджет налога, млн руб.	Кол-во ТС, по которым предъявлен налог к уплате, тыс. ед.	Сумма подлежащего уплате в бюджет налога, млн руб.	Кол-во ТС, по которым предъявлен налог к уплате, тыс. ед.	Сумма подлежащего уплате в бюджет налога, млн руб.
До 100 (до 73,55)	345	129	351	132	345	125
100–150 (73,55–110,33)	340	332	366	361	377	357
150–200 (110,33–147,1)	90	248	98	264	102	263
200–250 (147,1–183,9)	44	319	48	338	50	342
Свыше 250 (свыше 183,9)	20	561	23	606	25	616
<i>Итого</i>	839	1 589	886	1 701	899	1 703

а фискальную политику, направленную на пополнения указанного Дорожного фонда, регулируя при этом предусмотренные ст. 361 НК РФ базовые ставки транспортного налога, как правило, в сторону их 10-кратного увеличения, что, приводит к неэффективности и несправедливости транспортного налогообложения.

Английский экономист и мыслитель Адам Смит, автор классической теории о природе и причинах богатства народов и основоположник принципов налогообложения считал, «что принципу справедливости соответствует пропорциональное налогообложение, то есть, когда лица с разными доходами вносят в бюджет одинаковую долю своих доходов» [1]. Интерпретируя его слова, можно сказать, что величина транспортного налога должна быть пропорциональна объему использования транспортного средства и причинения вреда дорожному покрытию.

Следовательно, государство должно взимать транспортный налог с владельца транспортного средства пропорционально причинению этим транспортным средством вреда дорожному полотну. На эту величину влияет, прежде всего, масса транспортного средства, количество выбросов в атмосферу, определяемое экологическим классом транспортного средства, и другие параметры.

Масса автомобиля имеет корреляцию с мощностью его двигателя, которая косвенным образом связана с объемом потребления топлива. В настоящее время владелец автомобиля уплачивает транспортный налог не за нанесение ущерба дорожному покрытию, а за сам факт владения этим автомобилем, причем даже в такой конструкции взимания транспортного налога дифференциация налоговых ставок также несовершенна.

Для примера были проанализированы автомобили двух автовладельцев, у которых массогабаритные

параметры примерно одинаковые. Первый – владелец автомобиля выходного дня «Audi», выезжает только по выходным дням до торгового центра и обратно. Мощность двигателя автомобиля – 300 л.с., его годовой пробег – 1 500 км, транспортный налог составляет 45 тыс. руб. (300 л.с. · 150 руб./л.с.). Если учесть «роскошность» автомобиля, то с учетом повышающего коэффициента транспортный налог может достигать 90 тыс. руб.

Другой автолюбитель владеет автомобилем «Hyundai» и работает в такси, ежедневно эксплуатируя его от 8 до 12 часов. При этом мощность двигателя автомобиля составляет 120 л.с., годовой пробег 40 000 км, транспортный налог – 4,2 тыс. руб. (120 л.с. · 35 руб./л.с.).

Очевидно, что в большей степени на дорожное покрытие оказывает эксплуатация второго автомобиля, однако владелец автомобиля «Audi» уплачивает транспортный налог в 10 раз больше, чем владелец автомобиля «Hyundai». Очевидно, что нарушается один из основных принципов налогообложения – принцип справедливости.

Кроме того, владельцы автомобилей, у которых мощность двигателя приближена к границам дифференциации налоговых ставок, еще в большей степени чувствуют на себе несправедливость налогообложения, поскольку разница в мощности двигателя всего в несколько лошадиных сил может повлиять на величину транспортного налога, порой, в несколько раз. Это касается автомобилей, у которых мощность двигателей варьирует в пределах пограничных величин: 100, 150, 200 и 250 лошадиных сил.

Существующие ставки транспортного налога никак не связаны с объемами выбросов веществ, загрязняющих в атмосферу и, соответственно, с экологическим

**Базовые ставки транспортного налога в зависимости
от разрешенной максимальной массы автомобиля и его экологического класса
(применяемого топлива), руб./км**

Масса автомобиля	«EURO-2» и ниже	«EURO-3»	«EURO-4»	«EURO-5» и выше	Электро- мобили	Газомоторное топливо
До 1 000 кг	0,5	0,4	0,3	0,2	0,15	0,15
Свыше 1 000 до 3 000 кг	0,6	0,5	0,4	0,3	0,2	0,2
Свыше 3 000 до 5 000 кг	0,7	0,6	0,5	0,4	0,3	0,3
Свыше 5 000 до 7 000 кг	0,8	0,7	0,6	0,5	0,4	0,4
Свыше 7 000 до 10 000 кг	0,9	0,8	0,7	0,6	0,5	0,5
Свыше 10 000 кг	1,0	0,9	0,8	0,7	0,6	0,6

классом автомобиля, хотя действующим налоговым законодательством такая возможность предусмотрена. Зачастую автомобили с более низким экологическим классом и небольшой мощностью двигателя производят выбросов в атмосферу даже больше, чем дорогостоящие автомобили с высоким экологическим классом и большой мощностью двигателя, произведенные по ультрасовременным технологиям. Налоговые ставки транспортного налога, к сожалению, никак не связаны с экологическим классом ТС и зависят только от мощности двигателя [3].

Очевидно, что в налогообложении автотранспорта имеются резервы повышения эффективности администрирования транспортного налога. Наиболее приемлемым решением для всех перечисленных аспектов было бы введение налогообложения фактического пробега автомобиля за налоговый и отчетный периоды в зависимости от его массогабаритных и иных параметров, влияющих на порчу дорожного покрытия.

На современном этапе показания одометра или спидометра учитывать нецелесообразно ввиду их большой погрешности, а также возможности владельца автомобиля внести соответствующие корректировки в эти показания, влияющие на начисления транспортного налога.

По мнению автора, одним из малозатратных и в тоже время простых способов решения этой задачи является расширение сферы применения отечественной системы экстренного реагирования «ЭРА-ГЛОНАСС», совместимой с европейским аналогом eCall. Абонентские терминалы указанной системы с 2017 г. должны быть установлены практически на все реализуемые в России автотранспортные средства.

В настоящее время систему «ЭРА-ГЛОНАСС» используют как в военных, так и в гражданских целях. В частности, аппаратура и программное обеспечение активно применяется в системах мониторинга и координации работы как муниципального, так и коммерческого транспорта, в противоугонных системах, беспилотных автомобилях и других целях.

Учитывая дальнейшую цифровизацию экономики России, достаточно перенастроить программное обеспечение, а в ряде случаев – дооснастить терминалы автомобилей системы «ЭРА-ГЛОНАСС» соответствующим модулем. При этом система «ЭРА-ГЛОНАСС» с помощью встроенного навигационного модуля могла бы определять и в автоматизированном режиме передавать в центр обработки данных Федеральной налоговой службы информацию о фактическом пробеге автомобилей за налоговый и отчетный периоды в целях начисления транспортного налога.

В таком случае можно изменить шкалу и систему налогообложения автомобильного транспорта, сделав дифференциацию в зависимости от разрешенной максимальной массы автомобиля, его экологического класса, применяемого топлива. При этом диапазон регулирования базовых налоговых ставок по транспортному налогу на региональном уровне можно снизить с 10 до 3-кратного уровня. Базовые налоговые ставки, например, могли бы быть следующими (таблица 2).

Таким образом, предложенный механизм исчисления транспортного налога обеспечит более справедливое налогообложение и будет способствовать повышению его собираемости.

Литература

1. Налоги и налогообложение: учеб. пособие / Р.И. Шумяцкий, М.Н. Шмакова; РАНХиГС, Сиб. ин-т упр. Новосибирск: Изд-во СибАГС, 2014. 186 с.
2. Четыре принципа А. Смита. Налоговое право: Учебник для вузов / В.М. Фокин. Электронные данные. URL: <https://law.wikireading.ru/71317> (дата обращения: 13.05.2021).
3. Региональные и местные налоги и сборы с организаций: практикум для студентов всех форм обучения по направлению 38.03.01 – Экономика (профиль «Налоги и налогообложение») / сост.: Р.И. Шумяцкий, Т.Н. Черепкова, А.В. Панченко; Рос. акад. нар. хоз-ва и гос. службы при Президенте РФ, Сиб. ин-т упр. Новосибирск: Изд-во СибАГС, 2018. 74 с.