

**ВОЗМОЖНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ И АЛЬТЕРНАТИВЫ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА**

Д.Ю. Русанова, студент

Научный руководитель: Г.Ф. Цельникер, канд. юр. наук, доцент

Самарский государственный экономический университет  
(Россия, г. Самара)

DOI: 10.24411/2500-1000-2018-10395

**Аннотация.** В данной статье рассматривается соответствие существующего транспортного налога принципам социальной справедливости и эффективности. Представлены возможные варианты, которые бы могли способствовать изменению эффективности налога на транспортное средство.

**Ключевые слова:** налог, транспортный налог, мощность двигателя, токсичность транспортного средства, акцизы на топливо.

Одним из важных источников наполнения бюджета субъектов Российской Федерации является транспортный налог. С момента его введения он претерпел много изменений – его повышали, понижали, пытались отменить и перевести в «другой формат». Разговоры о реформировании транспортного налога не прекращаются и в настоящее время [1]. В Российской Федерации транспортный налог функционирует уже более 10 лет, но до сих пор не были решены проблемы его рационального построения и эффективного администрирования. При введении любого обязательного платежа необходимо найти баланс между его эффективностью и социальной справедливостью. Это значит, что распределение транспортного налога между налогоплательщиками должно учитывать их платежеспособность и различия в доходах, но в то же время обеспечивать достаточное количество средств, поступающих в бюджет, и быть простым для администрирования.

Касательно транспортного налога эта проблема осложняется несколькими вопросами. Данный налог относится к категории имущественных, следовательно, он должен учитывать возможную разницу в стоимости имущества. Использование транспортных средств, которые являются объектами налога, неразрывно связано с транспортной инфраструктурой и окружающей средой. Как известно, транспортный налог относится к категории регио-

нальных налогов и поступает в бюджеты регионов по нормативу 100%. Логично предположить, что отмена транспортного налога приведет к сокращению доходной части региональных бюджетов приблизительно на 146 млрд. рублей, что, по сути, является невыгодным и нецелесообразным решением. Таким образом, на транспортный налог возложено множество различных ограничений, учесть которые достаточно сложно [2].

В настоящий момент налоговая база по транспортному налогу определяется независимо от марки, страны изготовления, года выпуска транспортного средства в виде мощности двигателя в лошадиных силах. В профессиональном сообществе уже не раз указывалось на то, что данный показатель напрямую не связан ни с ценой транспортного средства, ни с его массой и габаритами, ни с токсичностью, то есть по лошадиным силам невозможно точно определить какова платежеспособность владельца автомобиля, какой вред транспортное средство наносит экологии [3].

Рассмотрим варианты реформирования транспортного налога, следуя принципам справедливости и эффективности налогообложения.

Пересмотр действующую прогрессивную шкалу ставок транспортного налога. По действующей редакции Налогового кодекса [4], градация транспортных средств производится с разницей в 50 лошадиных сил, что однозначно нуждается в доработ-

ке. Например, автомобиль с мощностью 101 лошадиная сила попадает в категорию «до 150 лошадиных сил». Это значит, что владельцу автомобиля в Самарской области для расчёта транспортного налога 101 придется умножить на 24, то есть ставку для категории «до 150 лошадиных сил». Так, владелец автомобиля с мощностью 100 лошадиных сил перечислит в бюджет 1600 руб., а владелец автомобиля с мощностью 101 лошадиных сил должен будет перечислить в бюджет 2424 руб. Таким образом, разница в мощности двигателя на 1 лошадиную силу приводит к повышению суммы уплачиваемого налога на 824 руб. [5]. В качестве решения этой проблемы можно предложить считать ставку за каждую дополнительную лошадиную силу. В таком случае зависимость суммы налога от мощности двигателя будет не скачкообразной, как в настоящий момент, а линейной. Пропорциональное увеличение ставки представляется более обоснованным и справедливым.

Существуют и другие альтернативы изменения транспортного налога. На заседании Правительства РФ было выдвинуто предложение изменения налоговой базы – перехода от мощности двигателя к его экологическим характеристикам, тем самым стимулируя автомобилистов переходить на более современные двигатели, которые наносят гораздо меньший вред окружающей среде. В таком случае, в выигрышном положении окажутся владельцы автомобилей с двигателем «ЕВРО-6», так как он является наиболее совершенным и меньше загрязняет окружающую среду. На данный момент во многих странах Европейского Союза уже применяют именно такой вариант. Но для России данный способ налогообложения связан с существенными ограничениями, так как уровень жизни большинства населения не позволяет поменять старое транспортное средство на автомобиль с первым экономическим классом [6]. К примеру, водитель старого автотранспортного средства, должен будет

платить высокий транспортный налог, так как его автомобиль теоретически загрязняет окружающую среду намного больше, чем новое транспортное средство. Поэтому реформирование транспортного налога на основе показателей токсичности автомобиля в настоящее время не будет соответствовать принципам социальной справедливости.

Конструктивным предложением является отмена транспортного налога с одновременным увеличением акцизов на автомобильный бензин, моторные масла и дизельное топливо. Данная позиция представляется соответствующей интересам большинства автомобилистов, так как вместо фиксированной ставки транспортного налога будут платиться акцизы в зависимости от потребления топлива [7]. По мнению многих ученых, главным недостатком существующей схемы налогообложения транспортных средств является то, что водители, выезжающие на дороги раз в год, и водители, проезжающие сотни километров, платят в бюджет одинаковые суммы. В перспективе повышение цен на топливо будет способствовать экономии природных ресурсов, что приведет к снижению выбросов загрязняющих веществ в атмосферу [8].

Исходя из вышесказанного, делаем вывод о том, что, несмотря на, недостатки существующей системы налогообложения транспортных средств, полная отмена транспортного налога будет нецелесообразным решением, поскольку значительно снизится величина региональных бюджетов. В то же время, в науке широко обсуждаются различные варианты реформирования текущих ставок налогообложения. Представляется, что наиболее обоснованным является отмена транспортного налога с одновременным увеличением акцизов на топливо. Данный способ не только соответствует принципу социальной справедливости, но и в перспективе может решить проблему загрязнения автомобилями окружающей среды.

### Библиографический список

1. Сидорова А.В., Цельникер Г.Ф. Реформирование транспортного налога: история и современность // Вестник Волжского университета имени В.Н. Татищева. – 2017. – Т. 1, № 3. – С. 62-67.
2. Менкенов А.С. О транспортном налоге: возможные изменения и альтернативы // Современные тенденции развития науки и технологий. – 2016. – С. 94-96.
3. Турбина Н. М. Анализ проблем существующего законодательства по транспортному налогу и пути их решения // Социально-экономические явления и процессы. – 2009. – № 2 (14). – С. 105-110.
4. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 N 117-ФЗ // Собрание законодательства РФ", 07.08.2000, N 32, ст. 3340.
5. Закон Самарской области от 06.11.2002 N 86-ГД "О транспортном налоге на территории Самарской области" // "Волжская коммуна", N 209, 12.11.2002.
6. Киреенко А. П., Иванов И. А. Каким быть транспортному налогу: оценка вариантов реформирования и отмены // Известия Байкальского Государственного университета. – 2013. – № 6. – С. 53-60.
7. Цельникер Г.Ф., Скитяева Е.И. К вопросу о вариантах реформирования транспортного налога // Свобода и право. Кемерово. – 2017. – С. 24-26.
8. Вазим А. А. Возможность замены транспортного налога путем увеличения ставки акцизов при реализации горюче-смазочных материалов // Известия Томского политехнического университета. – 2009. – Том 314. №6. – С. 53-59.

### ABOUT THE OPTIONS OF CHANGING THE TRANSPORT TAX

**D.Yu. Rusanova**, student

**Supervisor:** G.F. Tselnicker, candidate of legal sciences, associate professor

**Samara state university of economics**

**(Russia, Samara)**

***Abstract.** This article discusses the compliance of the existing transport tax with the principles of social justice and efficiency. The possible options that could contribute to the change in the efficiency of the vehicle tax are presented.*

***Keywords:** Transport tax, engine power, vehicle toxicity, fuel excises.*