

## ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА НА ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Е.С. Дьяконова, магистрант

Самарский государственный экономический университет  
(Россия, г. Самара)

DOI:10.24412/2500-1000-2023-10-4-114-117

**Аннотация.** В статье рассмотрена результативность применения транспортного налога на легковые автомобили в России как экологического вклада. Автором проанализирована автомобильная статистика в России, определен приносимый ущерб вредными выбросами транспортных средств экологии, обозначена важность применения транспортного налога согласно действующим требованиям налогового законодательства. Актуальность исследования представлена тем, что транспортные налоги рассмотрены как механизм экологического регулирования, а также как элемент фискальной политики государства с учетом его социальных особенностей.

**Ключевые слова:** транспортный налог, экологизация, экологические платежи, охрана окружающей среды, загрязняющие вещества.

Экологическая проблема является проблемой глобального масштаба, затрагивает интересы включительно каждого государства, поскольку лишь посредством международного сотрудничества и единства экологических действий относительно воспитания экологической культуры, защиты и восстановления природных ресурсов, уменьшения количества отходов, сокращения выброса вредных веществ, можно решить мировые экологические проблемы.

Российская Федерация является одной из самых больших стран в мире по площади – территория страны занимает более 17 миллионов квадратных километров. Вместе с этим, Россия является одной из крупнейших стран мира с большим населением и развитой экономикой. Как следствие, это ведет к тому, что в России также имеется большое количество транспортных средств. Так, по состоянию на 01.01.2023 г. парк легковых автомобилей составляет 45,39 млн единиц; наибольшее количество из них зарегистрировано в Центральном федеральном округе (12,91 млн шт.), что составляет 28,4% от всего парка [3]. Несложно представить объем причиняемого ущерба экологии исходя из количества легковых автомобилей, не говоря уже о железнодорожном и воздушном транспорте (в том числе ракетах).

Согласно данным Росстата, в 2022 году грузооборот осуществлялся на железнодорожном транспорте (47,2%), что составляет большее количество от общей совокупности, также на трубопроводном (45,1%), на автомобильном (5,6%), на водном транспорте (2%), и в меньшем количестве на воздушном транспорте (0,05%) [5].

Лидером отечественных марок парка легковых автомобилей является LADA (33,8%), а парк иностранных марок (66%) легковых автомобилей возглавляют Toyota, Hyundai, Kia [3]. Большинство автомобилей указанных марок не являются самыми экологически чистыми транспортными средствами (экологический класс автомобиля зависит от модели и года выпуска).

Паспорт транспортного средства должен содержать данные об экологическом классе транспортного средства [2]. Существующий Стандарт Евро-5 является экологическим стандартом, регулирующим выбросы вредных веществ автомобилями. Он был введен в 2009 году и требует, чтобы автомобили выбрасывали значительно меньше загрязняющих веществ, таких как углеводороды, оксиды азота и твердые частицы, по сравнению с предыдущими стандартами. Соответствие этому стандарту помогает защитить окружающую среду

и здоровье людей от негативного воздействия загрязненного воздуха.

Вместе с этим существуют также другие экологические стандарты, например, Евро-2, Евро-3 и Евро-4. Каждый из этих стандартов имеет свои требования к выбросам автомобилей и предназначен для улучшения экологической ситуации в различных регионах мира. И, если, например, Стандарт Евро-2 предусматривает норму по выбросу оксида азота – 0,27 г. на километр пробега, то Стандарт Евро-5 – до 0,1 г. на километр пробега.

Механизмом регулирования поведения людей является система налогов и сборов. Подразумевается, что ввиду наличия того или иного платежа, гражданин, прежде чем приобрести право собственности на объект недвижимости, или движимое

имущество, определяет свою финансовую нагрузку с учетом необходимости уплаты соответствующих налогов. Одним из таких регуляторов является транспортный налог. Транспортный налог может повлечь либо отказ от приобретения транспортного средства, либо приобретение транспортного средства в соответствии со строгими критериями, например, исходя из оценки экологического класса автомобиля.

В Российской Федерации транспортным налогом облагается значительное количество транспортных средств, однако есть и исключения, например, легковые автомобили, оборудованные для использования инвалидами, легковые автомобили с мощностью двигателя до 100 л.с. (до 73,55 кВт), др. (рис. 1) [1].

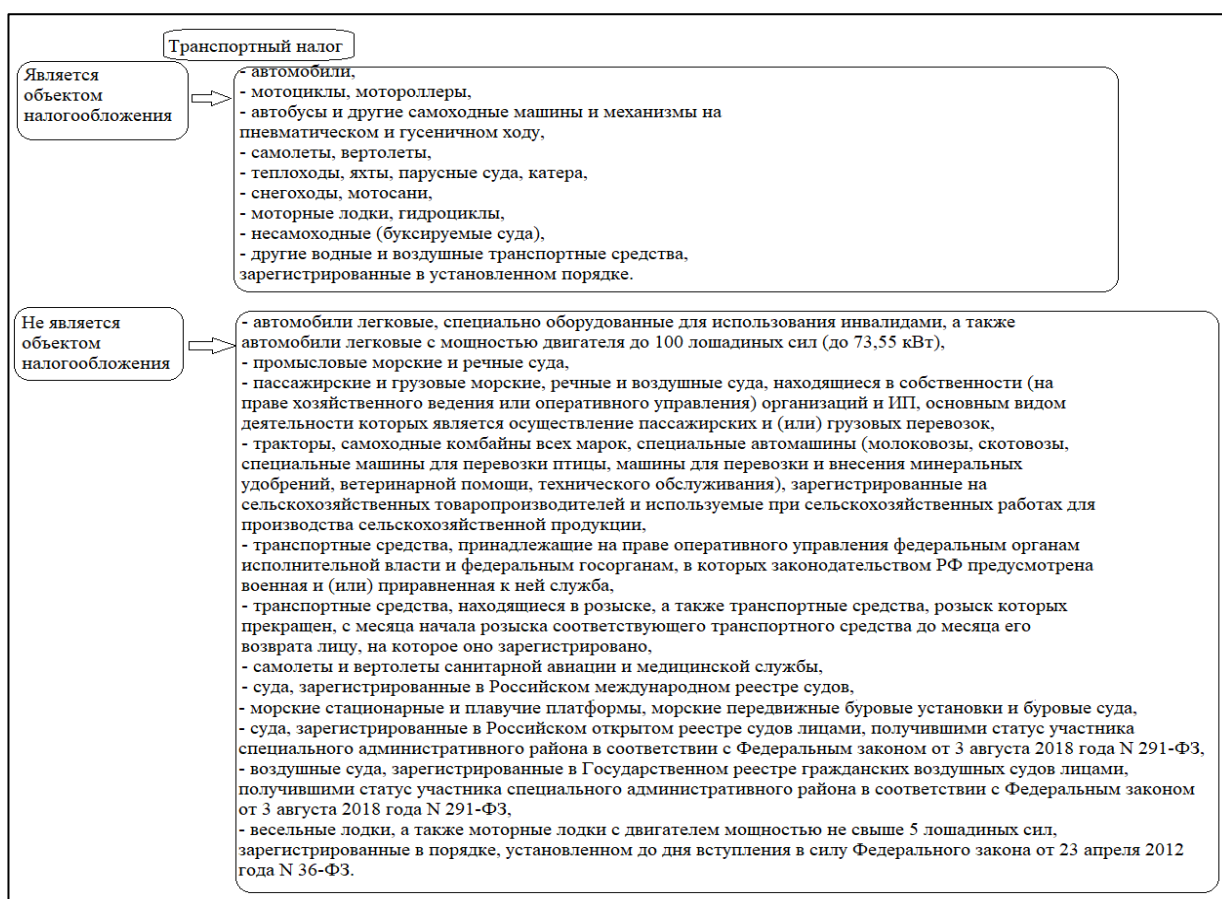


Рис. 1. Объект налогообложения транспортного налога согласно ст. 358 Налогового кодекса Российской Федерации

Для транспортных средств, имеющих двигателя, налоговой базой является мощность двигателя в лошадиных силах (л.с.). Налоговая ставка для легковых автомоби-

лей зависит от лошадиных сил, и ее максимум (15 рублей) предусмотрен для легковых автомобилей с мощностью двигателя свыше 250 л.с. Как правило, примерами

таких автомобилей являются BMW X5, Mercedes-Benz S-класс, Land Rover Range Rover, то есть автомобили люксового класса, которые могут позволить себе далеко не все граждане. Так, прослеживается логика законодателя в следующей цепочке: стоимость авто → количество лошадиных сил → размер налоговой ставки. То есть, чем дороже авто, тем выше размер налоговой ставки. Однако, как отмечалось, такими автомобилями обладают не многие, вместе с этим их экологический класс соответствует актуальным требованиям экологических стандартов.

Иначе обстоят дела с теми транспортными средствами, которые достигают максимума на автомобильных дорогах России. Во многих случаях их экологические показатели устарели, срок эксплуатации превышен, однако налоговая ставка для них по-прежнему зависит от количества лошадиных сил, и в среднем составляет 2,5-3,5 рубля.

Транспортный налог является налогом региональным, субъекты федерации вправе самостоятельно устанавливать налоговые ставки, но несмотря на это, они также будут зависеть от количества лошадиных сил. Разумеется, субъекты федерации могут регулировать размер налоговой ставки исходя из экологической обстановки своего региона. Однако анализ статистики и региональных законов, касающихся транспортного налога, показывает, что в 2015 году только в 11 субъектах федерации ставки разделялись в зависимости от возраста автомобиля, а по экологическому критерию ставки не осуществлялись вообще [4, с. 83].

В зарубежных странах широко применяется опыт исчисления транспортного налога в зависимости не только от его мощности, но и от величины выбросов вредных веществ (CO<sub>2</sub>) в атмосферу. Внедрение данной практики позволило бы увеличить

доходы бюджетов субъектов федерации, тем более что существуют отечественные стандарты и регламенты оформления документации транспортного средства с учетом экологических факторов, однако это повлекло бы ряд трудностей в утилизации устаревших и «неэкологических» моделей легковых автомобилей, повысило бы расходы граждан государства.

Сущность транспортного налога определяет не только фискальные цели, но и цель экологической безопасности. Влияние, оказываемое легковыми автомобилями с бензиновым, дизельным или газовым двигателями, на окружающую среду – чрезвычайно. Во избежание финансовых трудностей населения, а также бюджетных затрат комплексного реформирования налоговой системы, видится разумным внедрение правовой нормы, определяющей необходимость включения в товарную стоимость транспортного средства косвенного платежа непосредственно за факт собственности на транспортное средство, являющееся объектом налогообложения транспортного налога.

Таким образом, нельзя не отметить важность транспортного налога в Российской Федерации, где превалирует доля легковых автомобилей. Законодательство о транспортном налоге действует таким образом, чтобы сбор налоговых платежей был доступен всем обладателям транспортных средств исходя из их финансовой доступности, что влечет выполнение фискальной функции налога и удовлетворение потребности населения в наличии собственного транспортного средства.

Вместе с этим в целях эффективного применения транспортного налога в целях защиты окружающей среды от негативного воздействия видится необходимым исчисление налога учитывая не только мощность двигателя легкого автомобиля, но также и его экологичность.

#### Библиографический список

1. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ (ред. от 04.08.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 26.10.2023) // СПС «КонсультантПлюс».
2. Письмо Минпромторга России от 15.08.2018 № ПГ-20-7122 «Об определении экологического класса транспортного средства» // СПС «КонсультантПлюс».

3. Маркетинговый отчет Автостата «Структура и прогноз парка легковых автомобилей в России». – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.autostat.ru/research/product/494/> (дата обращения: 27.10.2023 г.).

4. Силева, Д.Ю. Развитие налогообложения транспортных средств в РФ: экологический аспект / Д.Ю. Силева, Н.С. Поляков // Шаг в науку. – 2019. – № 4. – С. 82-85. – EDN LDITJM.

5. Структура грузооборота по видам транспорта по Российской Федерации годы (с 2000 по 2022 год) / Официальный сайт Росстата. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 27.10.2023 г.).

## ENVIRONMENTAL EFFECTIVENESS OF THE TRANSPORT TAX ON PASSENGER CARS IN THE RUSSIAN FEDERATION

**E.S. Diakonova**, *Graduate Student*  
**Samara State University of Economics**  
**(Russia, Samara)**

**Abstract.** *The article considers the effectiveness of the application of the transport tax on passenger cars in Russia as an environmental contribution. The author analyzes automobile statistics in Russia, determines the damage caused by harmful emissions of vehicles to the environment, and identifies the importance of applying a transport tax in accordance with the current requirements of tax legislation. The relevance of the study is presented by the fact that transport taxes are considered as a mechanism of environmental regulation, as well as an element of the fiscal policy of the state, taking into account the social characteristics of the state.*

**Keywords:** *transport tax, greening, environmental payments, environmental protection, pollutants.*