

УДК 336.221

## **НЕДОСТАТКИ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В РФ**

*Хамзина Э.И., студентка 4 курса экономического факультета  
Научный руководитель – Лаврова Е.Е, к.э.н., доцент  
ФГБОУ ВО Ульяновский ГАУ*

**Ключевые слова:** *налоги, налогообложение, транспортный налог.*

*Работа посвящена актуальной в наше время проблеме несовершенства исчисления транспортного налога в Российской Федерации.*

Федеральным законом №110 от 24 июля 2002 г. в раздел IX “Региональные налоги и сборы” Налогового кодекса РФ была введена новая глава 28 “Транспортный налог”. С 1 января 2003 г. данная глава вступила в силу. Цель введения налога - это пополнить региональные бюджеты за счет обложения налогом владельцев транспортных средств. Так, транспортный налог, в соответствии с положениями главы 28, взимается с владельцев зарегистрированных транспортных средств. Несмотря на то, что данный налог относится к региональным, его величина, порядок и сроки уплаты, а также, налоговые льготы устанавливаются органами исполнительной власти субъектов РФ [3].

С тех транспортных средств, которые оборудованы двигателем, транспортный налог берётся с каждой лошадиной силы. Налог определяется путём перемножения установленного в данном регионе коэффициента на количество лошадиных сил [1]. Однако вызывает удивление сам показатель, почему берётся именно он, ведь нет никакой прямой связи между лошадиными силами и габаритами автомобиля, его массой, а также ценой приобретённого средства передвижения.

В разных странах при определении налоговой базы по транспортному налогу учитываются разные критерии. Например, транспортный налог в Германии связан с габаритами автомобиля; в Латвии транспортный налог рассчитывается, исходя из полной массы транспортного средства. У наших ближайших соседей – белорусов, сумма налога зависит от километража поездок. Так, чем больше километраж, тем, соответственно, и большая сумма налога. Таким образом, транспортный налог в Белоруссии уже включен в стоимость бензина [2].

Однако, система обложения транспорта налогом в нашей стране, находящаяся в прямой зависимости от мощности двигателя, имеет ряд существенных недостатков.

Во-первых, искажается принцип «возмездности» платежа. Суть данного принципа заключается в том, что транспортные средства оказывают влияние на дорожное полотно и представляют значительную угрозу для экологии, как региона, так и страны в целом. Следовательно, «возмездность» налога должна находить выражение в том, что платежи должны использоваться исключительно на поддержку дорог в хорошем состоянии и на защиту окружающей среды. Однако те средства, которые получают регионы с владельцев транспортных средств расходуются на что угодно, только, судя по состоянию наших дорог, не на содержание дорог. Это объясняется тем, что транспортный налог в РФ не имеет целевого характера.

Во-вторых, мощность двигателя автомобиля напрямую не связана ни с объемом вредных выбросов в атмосферу, ни с его размерами. Более того, мощные автомобили, а это, как правило, современные иномарки, работают на экологически чистом топливе, поэтому они соответствуют всем строгим экологическим нормам, при чем не только в нашей стране, но и за рубежом, где требования к экологии намного строже. Поэтому эти автомобили производят в количественном выражении меньше вредных выбросов [1].

Так, популярный в России автомобиль Toyota Corolla 2003 г. выпуска во время принятия ФЗ о транспортном налоге имела мощность 109 л. с., при этом расход топлива составлял 6,9 л., а его экологичность, была сравнима со стандартом «Евро 2». Однако Toyota Corolla 2016 года выпуска имеет мощность двигателя 122 л. с., расход топлива составляет 6,6, а его экологичность уже соответствует стандарту «Евро 5». Это говорит о том, что за время действия транспортного налога на территории страны, мощность машины данной марки выросла на 12% при этом расход топлива снизился на 5%, а вот экологичность значительно выросла (с «Евро 2» до «Евро 5»). Более того, если рассматривать более престижные и более мощные авто, то эта разница выросла еще заметнее.

Необходимо признать, что более старые автомобили загрязняют атмосферу больше, при этом их вредное влияние на природу почти не связано с мощностью двигателя.

За время действия транспортного налога автомобилестроение не стоит на месте, а потребители РФ вынуждены, в том числе и от наличия данного налогообложения, приобретать менее прогрессивные автомобили, либо не приобретать их совсем. Это объясняется высокой налоговой ставкой на более мощные автомобили. От покупки нового автомобиля наиболее сильно ограждает зависимость коэффициента от

года выпуска автомобиля. Поэтому многие потребители покупают либо поддержанные автомобили, либо стараются приобрести машины более бедной комплектации.

Так же существующий транспортный налог не может решить и проблему пробок и нехватку парковочных мест в городах, особенно в крупных мегаполисах.

Отсутствие в России четкой связи количества уплачиваемого налога с вредным воздействием приобретенного авто на окружающую среду и дорожное покрытие, существующий транспортный налог не может оказывать влияние на автовладельцев при выборе более компактных автомобилей. Тогда как повсеместное распространение небольших, компактных автомобилей в стране смогло бы решить данную проблему.

Для более справедливого налогообложения транспортным налогом необходимо внести поправку в существующий налог. Предлагается исчислять транспортный налог не по существующему принципу «от и до», а «за каждую дополнительную лошадиную силу». Это приведет к снижению зависимости величины налога от мощности автомобиля. Например, в данный момент автовладелец транспортного средства мощностью 109 л. с. платит налог так же, как и владелец автомобиля мощностью 150 л. с., так как эти автомобили попадают в категорию «от 100 до 150 л. с.». Сложно считать такое положение справедливым. Поэтому желательно взимать с налогоплательщика налог за определенное количество лошадиных сил, например, со 100 л. с., а за каждую дополнительную лошадиную силу любителю более мощных авто придется доплачивать. Такое пропорциональное увеличение налога будет более понятно и более справедливо.

С другой стороны, транспортный налог можно взимать не с «лошадиных сил», а, например, с объема двигателя с учетом экологического класса и возраста авто. В этом случае «новый» транспортный налог будет влиять на решение налогоплательщиков приобретать более экологичные автомобили, что, несомненно, скажется на улучшении качества экологии.

Последнее время бытует мнение, правительство намерено отменить транспортный налог и это уже может быть осуществлено в 2018 году, Это связано с тем, что данный налог, по мнению большинства специалистов, он уже давно себя изжил. Так, введен данный налог в эксплуатацию был тогда, когда государству понадобились дополнительные финансовые вливания в бюджет (они планировали отремонтировать на

них дорожное полотно). Но негативных сторон у данной налоговой выплаты гораздо больше, потому что выплачивать крупные суммы по налогу обязаны даже те люди, которые практически не ездят на авто (следовательно, они не используют дорожное полотно и не способствуют его разрушению). Более того, в акцизный сбор на бензин также входит часть, которая должна идти на ремонт дорог, следовательно, россияне платят налог в двойном размере, и нет ничего удивительного в том, что им подобная ситуация совсем не нравится.

Однако транспортный налог на 2018 год остается без изменений. Это связано с тем, что потеря практически 150 миллиардов рублей, которые ежегодно приносит данный сбор, особенно в период санкций со стороны США и европейских государств, которые уже привели к значительной потере поступлений в бюджет, может пагубно отразиться на и без того плохом состоянии работы экономической системы РФ.

Из всего вышесказанного можно сделать вывод, что действующий в России механизм исчисления транспортного налога явно неперспективен и требует существенных изменений.

#### *Библиографический список:*

1. Агузарова, Ф. Транспортный налог: современное состояние, проблемы и повышение его роли в Российской Федерации / Ф. Агузарова // Экономическая политика. - 2015. - № 1. - С. 149-158.
2. Косов, М.Е. Налогообложение физических лиц: учебное пособие / М.Е. Косов, И.В. Осокина. - М.: ЮНИТИ, 2016. - 367 с.
3. Налоги и налогообложение. Палитра современных проблем: монография / под ред. И.А. Майбурова, Ю.Б. Иванова. - М.: ЮНИТИ, 2016. - 370 с.

## **IMPERFECTIONS OF VEHICLE TAX IN THE RUSSIAN FEDERATION**

*Khamzina E.I.*

**Key words:** *taxes, taxation, transport tax.*

*The work is devoted to the actual in our time problem of imperfection of the calculation of the transport tax in the Russian Federation.*