

Транспортный налог: отечественная и зарубежная практика

Шпортко Ольга Валерьевна

Хабаровский государственный университет экономики и права

Студент

Научный руководитель:

Гасанов Эйваз Али оглы

Хабаровский государственный университет экономики и права

д.э.н., профессор

Аннотация

Рассмотрена практика и общее состояние транспортного налогообложения России. Показана система налогообложения транспортных средств промышленно-развитых стран мира. Дан анализ проблем механизма налогообложения транспортных средств и определены рекомендации для совершенствования транспортного налога в России.

Ключевые слова: транспортный налог, транспортное средство, мировая налоговая практика, целевое назначение, экология, экологичное транспортное средство.

Transport tax: domestic and foreign practice

Shportko Olga Valerievna

Khabarovsk State University of Economics and Law

Student

Scientific adviser:

Gasanov Eyvaz Ali ogli

Khabarovsk State University of Economics and Law

Doctor of Economics, professor

Abstract

The practice and the General state of transport taxation in Russia are considered. The system of taxation of vehicles of the industrialized countries of the world is shown. The analysis of problems of the mechanism of taxation of vehicles is given and recommendations for improvement of the transport tax in Russia are defined.

Keywords: vehicle tax, vehicle, global tax practice, purpose, environment, environmentally friendly vehicle.

Налог – это обязательный, индивидуально безвозмездный платеж, который взимается с юридических и физических лиц в форме отчуждения принадлежащих им на праве собственности, хозяйственного ведения или

оперативного управления денежных средств в целях финансового обеспечения деятельности государства и (или) муниципальных образований[1]. Следовательно, налогообложение – это закрепленная на законодательном уровне процедура установления, взимания и уплаты налогов и сборов, которая включает в себя определение видов, величин и ставок налоговых платежей, порядок их взимания и уплаты различными субъектами.

В соответствии со ст. 356 транспортный налог – это региональный налог, который обязателен к уплате и взимается с владельцев транспортных средств, таких как наземные транспортные средства, воздушные и водные. Полный список объектов транспортного налогообложения можно посмотреть в Налоговом кодексе Российской Федерации ч. 2 гл. 28 ст. 358.

Транспортный налог имеет большой вес в налоговой системе России и формировании бюджетов субъектов федерации. Региональные бюджеты пополняются благодаря транспортному налогообложению, он выступает как источник финансирования для программ социального развития регионов страны. В эти программы входит повышение качества дорожного покрытия, а именно реконструкции уже уложенного дорожного полотна и строительство новых дорог на территории Российской Федерации.

Транспортное средство – это источник повышенной опасности не только для жизни, но и для окружающей среды. Исходя из этого, все собранные принадлежащие государственной казне фискальные платежи должны использоваться государством строго, только для целевого назначения – охрана окружающей среды, содержание и ремонт дорог.

В России транспортный налог раньше зависел только от мощности двигателя, а с недавних пор зависит еще и от года и стоимости автомобиля. Для транспортных средств, которые имеют большую мощность двигателя, устанавливается большая сумма налога к начислению и уплате, нежели для транспортных средств с меньшим объемом двигателя. И если средняя стоимость легкового автомобиля будет превышать 3 миллиона рублей, то начисленная сумма налога будет произведена с учетом повышающего коэффициента.

В мировой налоговой практике на данный момент остается не так много государств, которые бы уплачивали транспортный налог только за количество лошадиных сил без учета качества транспортного средства.

В разных странах мира власти с появлением самоходных транспортных средств создают всевозможные механизмы взимания транспортного налога для целей регулирования транспортной ситуации. Изъятые средства направляются на создание и обсаживание дорожной системы, а так же для охраны окружающей среды. Многие владельцы транспортных средств уже поменяли свои средства передвижения на более экологичные, а государство в свою очередь применяет к ним налоговые льготы.

Израиль по праву считается одним из мировых экологических лидеров. Правительство страны твердо уверено, что чистый воздух это залог здоровья населения страны, поэтому все транспортные средства делятся на

15 экологических групп, которые разделяет уровень загрязнения окружающей среды. Следствием этого владельцы автомобилей с самым низким экологически вредным классом уплачивают в казну государства 92 % от стоимости транспортного средства. Держатели электрических автомобилей уплачивают минимальный налог, а это 10 % от стоимости. Владельцы гибридных автомобилей приносят в государственный бюджет 30 % от стоимости своего транспортного средства. Средняя максимальная налоговая нагрузка при среднем доходе владельца транспортного средства составляет около 70% от стоимости автомобиля. Политика государства в сфере экологии это – максимальное сокращение в атмосфере вредных для организма выхлопных газов и пыли[2].

Германия с 2009 года ввела единый принцип налогообложения для владельцев самоходных транспортных средств. Налогоплательщики уплачивают налог одновременно как за объем двигателя, так и за объем выброса углекислого газа в слои атмосферы. Ведение таких санкций для владельцев неэкологичного транспорта заставляет задуматься о приобретении транспортного средства с более высоким экологическим классом[3].

Система регулирования транспортного налогообложения Германии схожа с Французской налоговой системой. Во Франции владельцы транспортных средств оплачивают налоговую пошлину, которая зависит не от объема двигателя, а от мощности как в Германии. Так же владельцы автомобилей с низким экологическим классом должны уплачивать разово в государственный бюджет за каждый грамм выбросов углекислого газа в атмосферу. От уплаты такого разового налога освобождаются владельцы транспортных средств, которые выделяют менее 200 грамм газа на 1 километр. Деньги, которые государство собирает с выбросов в атмосферу, направляются на финансирование экологических программ Франции.

В Соединенных Штатах Америки транспортная налоговая система так же строится в пользу экологической составляющей страны. В данной стране транспортный налог реализован по простой, но действенной схеме. Если автомобиль потребляет большое количество топлива, то соответственно он и проезжает больше по километражу, иными словами уплачивает больше тот, кто больше ездит[4].

Правительство Дании максимально поддерживает экологичные виды транспортных средств, такие как велосипеды, электромобили, воздухомобили, мопеды, сегвеи, сегвилы. При регистрации неэкологичного транспорта власти взимают с владельца 105% от его стоимости. Бензин так же облагается большим акцизом, можно сказать, что владельцы неэкологичных транспортных средств дважды уплачивают налог, при использовании транспорта и при его регистрации.

В Китае со всех владельцев транспортных средств взимали налог по единой ставке как в России. Поняв, что единую ставку использовать нецелесообразно, правительство Китая включила этот сбор в цену топлива, тем самым налоговая ставка напрямую стала зависеть от стоимости

транспорта. Такая система налогообложения используется для совершенствования своего автопрома. На автомобили отечественного производства государство установило налоговую нагрузку меньше, чем на иномарки.

Япония разделяет транспортное налогообложение на три вида. Изначально, приобретя самоходное транспортное средство, налогоплательщик уплатит 5% от его стоимости в бюджет. Далее, при регистрации и постановке на учет уплачивается сумма, которая зависит от объема двигателя и массы транспортного средства. Так же ежегодно владельцы транспортных средств производят уплату в государственный бюджет, которая так же зависит от массы и объема двигателя. Приобрести транспорт в Японии не так уж и просто. Для того, чтобы получить разрешение на покупку средства передвижения, граждане должны предоставить документы, которые подтверждают наличие парковочного места. Владельцы компактных автомобилей платят сумму меньше, нежели владельцы больших и мощных транспортных средств. Таким образом, правительство Японии поддерживает покупку компактного транспорта. Все средства собранные налоговыми органами Японии, аккумулируются для поддержки и поощрения разработок в транспортной сфере[5].

Рассмотрев транспортное налогообложение различных промышленно-развитых стран мира можно выдвинуть некоторые предложения по улучшению функционирования транспортного налога в России.

Для улучшения и развития функционирования транспортной налоговой системы России стоит рассмотреть варианты полной отмены действующего транспортного налога, а в качестве замены может выступать новый усовершенствованный налог, учитывая особенности и опыт налогообложения в транспортной сфере Соединенных Штатов Америки и Германии. Исходя из опыта Американского правительства целесообразно взять за основу существующую практику внесения транспортного налога в цену на топливо. Данная практика добросовестна и логична – большую сумму налога будет уплачивать тот, кто больше ездит и наоборот. Немецкий опыт так же можно рассматривать как один из рычагов воздействия на налогоплательщиков транспортного налога, налог на экологичность транспортного средства может простимулировать граждан на приобретение новых отвечающим экологическим нормам средств передвижения, а отечественного производителя на создание более экологичных, экономичных и безопасных средств передвижения.

На данный момент времени существует много факторов, которые выступают препятствием для таких нововведений. Налог из опыта Германии налог на экологичность может быть неактуален, так как средний возраст легковых транспортных средств России составляет от 12 и более лет, легковых коммерческих транспортных средств от 13 лет, автобусов от 15 лет и грузовиков от 19 лет. В России пока нет твердой, устоявшейся системы утилизации старых не отвечающим экологическим нормам транспортных средств, как во многих других странах. Для сравнения в регионах Восточной

Азии, Европе и Америке уже давно практикуются программы обязательной утилизации или сдачи транспортного средства в Trade-in или металлолом с последующим получением денежных средств. Данные программы направлены на защиту окружающей среды и обеспечение безопасности на дорогах. Российские граждане в условиях усложняющихся санкций не могут позволить себе обновлять транспортные средства с той частотой, с которой это делают жители других стран. Так же включение транспортного налога в цену топлива для некоторых граждан сделают использование самоходного средства передвижения непозволительной роскошью[6].

Система налогового администрирования транспортного налога в Российской Федерации достаточно сложный и трудоемкий процесс, которому присущи определенные проблемы. Отмечается тот факт, что налоговое законодательство России в сфере транспортного налогообложения далеко неидеально, оно имеет целый ряд существенных недостатков и недоработок которые касаются исчисления, уплаты и практической реализации транспортного налога.

Основными проблемами механизма налогообложения транспортных средств, существующих на современном этапе можно считать:

1. Неуплата транспортного налога не ограничивает использование транспортного средства. Транспортный налог уплачивается физическими лицами по налоговому уведомлению. Это означает, что налоговая декларация, подтверждающая факт уплаты налога, в налоговый орган не подается. Впоследствии налоговый орган отследить неуплату или ошибку в полученных данных фактически не может. Получается, что налогоплательщик по факту может, не уплатив транспортный налог продолжать пользоваться своим транспортным средством без каких либо ограничений.

2. Отсутствие в регистрирующих органах полной и достоверной базы данных. В последнее время участились случаи, когда в налоговый орган направляются неверные сведения. Транспортные средства которые уже сняли с учета могут числиться в списках ГИБДД, что как следствие вызывает неправомерные действия со стороны налогового органа в сторону налогоплательщика.

3. Неполнота и фрагментация в системе налогово-правового регулирования.

Зарегистрировав транспортное средство в субъекте, отличном от субъекта места проживания налогоплательщик, может быть обязан уплачивать налог в совершенно иных размерах. Налоговая ставка в одном субъекте может превышать налоговую ставку в другом, в десять раз. Помимо этого, в одном субъекте может быть установлена налоговая льгота, а в другом такой льготы может и не быть.

4. Отделенность транспортного налога от экологического класса автомобиля. В настоящий момент законодательно в России предусмотрено право для регионов вводить дифференцированные налоговые ставки, но пользуются этим правом лишь малая часть регионов. Из года в год число

автомобилей стремительно растет и как следствие экологические проблемы встают особенно остро, экология страны ухудшается, ухудшая и общее состояние здоровья всего населения в целом.

5. Низкая налоговая культура и экономическая грамотность населения в целом, которая выражается в недоверии к налоговому органу и негативном восприятии транспортного налога. Такие не доверительные отношения между налогоплательщиком и налоговым органом приводят граждан к сознательному уклонению от уплаты транспортного налога и поиску всевозможных путей обхода законодательства.

В итоге, можно сделать вывод, основываясь на тех проблемах, которые были указаны ранее, что транспортная система налогообложения России нуждается в реформировании, доработке и усовершенствовании. Прийти к единому универсальному решению, которое удовлетворяло бы интересы государственного аппарата наравне с интересами населения страны это сложная задача, так как решение одной проблемы зачастую ведет к усугублению другой. В поисках решения проблем в области транспортного налогообложения государственный аппарат должен учесть все последствия как негативные, так и позитивные. Позитивные последствия должны быть значительнее и существеннее, чем негативные. На этапе реформирования транспортного налогообложения государство должно руководствоваться интересами всего общества, всех слоев населения, а не отдельных его частей.

Исходя из перечисленных проблем транспортного налогообложения можно предложить ряд мероприятий, которые в той или иной мере помогли бы решить часть проблем налогового администрирования, не меняя механизма взимания транспортного налога, то есть незаметно для налогоплательщиков:

1. Создать автоматизированный учет транспортных средств. Создание единой онлайн-базы для зарегистрированных транспортных средств позволит налоговому органу не делать запросы в ГИБДД, а узнавать данные напрямую, что существенно экономит время как для одной, так и другой стороны. Так же создание единой онлайн-базы может помочь улучшить показатели налогового администрирования.

2. Запретить страховым компаниям заключать договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и прохождение технического осмотра без квитанции об уплате транспортного налога. Отсутствие технического осмотра влечет за собой отсутствие страхового полиса, а без страховки ездить нельзя. Согласно Федеральному закону от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее - закон об ОСАГО) каждый владелец транспортного средства обязан застраховать свою ответственность перед третьими лицами за нанесение вреда здоровью и имущественным интересам. Помимо договора обязательного страхования владельцы транспортных средств должны проверять техническое состояние своего средства передвижения. Застраховать свое транспортное средство согласно закону без

диагностической карты могут лишь те граждане, у которых год выпуска средства передвижения не превышает трех лет. Чтобы данная рекомендация стала целесообразной необходимо запретить страховым компаниям проводить технический осмотр. В последнее время практически все страховые компании предлагают приобрести диагностическую карту вместе с оформлением страхового полиса. Владельцы транспортных средств рады такому стечению обстоятельств, так как они считают, что экономят свое время и приобретают сразу два договора в одном месте. На самом деле дела обстоят немного иначе. Зачастую технический осмотр в страховых компаниях проводится некомпетентно. Транспортное средство осматривают не специалисты в области механики, а обычные страховщики, которые мало что понимают в данной области. Неисправности и неполадки, появляющиеся в ходе эксплуатации средства передвижения, под силу диагностировать только специалистам высочайшей квалификации с опытом диагностики даже незначительных отклонений от нормы[7]

3. Делать скидку за экологический класс автомобиля по типу системы бонус-малус, используя повышающие и понижающие коэффициенты. После того как Россия присоединилась к Женевской конвенции в стране стали вводить нормативные акты, которые устанавливают стандарты на выброс вредных веществ, содержащихся в выхлопных газах и попадающих в воздух. Согласно документам в эксплуатации должны находиться только те транспортные средства, которые полностью соответствуют европейским стандартам относительно выбросов вредных веществ.

Проведя лабораторные исследования, были получены данные, которые показывают, что в течение года транспортное средство потребляет из окружающей среды почти 4 тонны кислорода, а после переработки в воздух выбрасываются такие вещества как: угарный газ – около 800 кг, углероды – 200 кг, оксиды азота – 40 кг.

Экологические службы страны давно стали уделять этой проблеме особо пристальное внимание. Так как запретить эксплуатацию транспортных средств невозможно, было решено разработать нормы, которые регламентируют регуляцию выбросов вредных веществ с выхлопами. Выполнять их обязали всех производителей автомобилей.

Система бонус-малус может помочь улучшить экологическую ситуацию в стране, тем самым побудив владельцев неэкологичных средств передвижения к приобретению более безопасного, чтобы впоследствии уплатить транспортный налог с использование понижающего коэффициента.

4. Перераспределение части средств собранных в целях налогообложения в экологические фонды для восстановления окружающей среды. Так как самоходные транспортные средства являются основными источниками загрязнения воздуха, мероприятия по восстановлению атмосферы должны осуществляться за счет средств, собранных с транспортного налога.

Обобщая вышеизложенные предложения, важно отметить, что с развитием экономических отношений возникает необходимость

модернизации действующей системы налогообложения. В настоящий момент транспортный налог – это один из самых спорных налогов, все чаще звучат призывы о его реформировании. Для улучшения транспортного налогообложения необходимо принятие соответствующих поправок в законодательство о налогах на федеральном и на региональном уровнях, в том числе в налоговый кодекс и законодательные акты регионов Российской Федерации.

Библиографический список

1. Налоговый кодекс РФ ч. 1 от 05.08.2000 г. №146-ФЗ (ред. от 04.06.2018 г.) // Консультант Плюс
2. Невродова А.Г. Транспортный налог в Израиле. М.: Т-Х, 2013.
3. Апресян В.Д. Опыт зарубежных стран в применении налога на транспорт / В.Д. Апресян. М.: Налоги. 2013.
4. Лещенко С.Г. Налоговая система США. М.: Мир, 2015.
5. Анискина Н.В. Уплата транспортного налога: российский и зарубежный опыт // В сборнике: Наука сегодня. Фундаментальные и прикладные исследования. Материалы международной научно-практической конференции. 2016.
6. Эксперты подсчитали количество автомобилей в России URL: <http://motor.ru/news/2014/09/23/needmore/>
7. Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" от 25.04.2002 N 40-ФЗ (ред.) // Консультант Плюс