

Герасимова А.А.

Алтайский государственный технический университет им. И.И. Ползунова
Научный руководитель – В.Н. Ротова, к.э.н., доцент

ПРОБЛЕМА ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА

Транспортный налог введен в ходе налоговой реформы с 2003 года. Он так же, как и налог на имущество организаций является региональным, т.е. все денежные средства от него поступают в бюджеты субъектов Российской Федерации. Это постоянный и ежегодно увеличивающийся источник пополнения бюджета. Ведь в последние годы в десятки раз выросло не только количество собственников автомобилей, но также обладателей водных и воздушных видов транспорта.

Актуальность рассматриваемой проблемы обусловлена тем, что плательщиками налога являются как физические, так и юридические лица. Платить его должны владельцы практически всех транспортных средств, будь то автомобиль, самолет или баржа. А так как мало кто из организаций обходится без транспорта, то данный налог касается почти всех. Кроме того, в некоторых случаях налог приходится платить и тем фирмам, у которых транспортного средства нет, и они пользуются им по доверенности. По данным исследовательской статистики на 1000 жителей России приходится 250 легковых автомобилей, т.е. на каждого четвертого жителя России приходится 1 автомобиль.

Для рассмотрения проблемы необходимости транспортного налога, необходимо решить следующие задачи:

- изучить сущность транспортного налога;
- проанализировать нормативно-правовую базу, регулирующую исчисление и уплату транспортного налога;
- исследовать основные элементы транспортного налога;
- определить место транспортного налога в формировании доходной части регионального бюджета;
- сделать выводы по рассматриваемой проблеме и предложить варианты ее разрешения.

В соответствии со ст.357 НК РФ налогоплательщиками налога признаются лица, на которых в соответствии с законодательством Российской Федерации зарегистрированы транспортные средства, признаваемые объектом налогообложения.

В соответствии со ст.359 НК РФ налоговая база определяется в отношении транспортных средств, имеющих двигатели – как мощность двигателя транспортного средства в лошадиных силах.

Несмотря на многочисленные обещания власти включить транспортный налог в стоимость автомобильного топлива, окончательное решение по данному вопросу остаётся пока неизвестным. Недавно Госдума отклонила соответствующий законопроект.

Проблема транспортного налога обсуждается правительством и Госдумой

с начала 2010 года. Фракция депутатов от ЛДПР предложила свой проект изменений в Налоговый кодекс РФ, согласно которому транспортный налог включается в розничную стоимость бензина, однако в начале июня Госдума отвергла его. На пути его принятия встал комитет Госдумы по бюджету и налогам, который посчитал, что это приведёт к повышению цен на топливо. Возражало и правительство — мол, это усложнит налоговое законодательство.

Противники принятия упомянутого закона уверяют, что с подорожанием топлива увеличится стоимость проезда в общественном автотранспорте, повысится цена и на солярку для машин сельского хозяйства. К тому же подорожает работа нетранспортных средств. Возникнет проблема со сбором налога с некоторых транспортных средств, использующих альтернативные виды энергии (трамваев и троллейбусов), а также с самолётов, катеров, снегоходов, гидроциклов и др., на которые налоги сейчас весьма внушительны. Если транспортный налог будет включён в стоимость топлива — с катеров и яхт такие деньги больше не получить.

Недавно и президент Дмитрий Медведев выразил своё отрицательное отношение по вопросу отмены транспортного налога: «Я не уверен, что это те решения, которые нужны. Это лишь один из возможных ходов. И не нужно говорить о том, что принято решение о создании того-то и того-то». Сомнения президента касаются социальной справедливости — инвалиды и ветераны утратят свои привилегии в случае осуществления данной реформы, возрастет нагрузка на аграриев, военных, муниципальные бюджеты.

Те, кто ратуют за ликвидацию транспортного налога, полагают, что страна при этом получит выигранный по целому ряду моментов.

Во-первых, собираемость налога приблизится к 100%, т.к. налог нужно будет собирать со значительно меньшего количества юридических лиц по сравнению с огромной армией автомобилистов. Сейчас его собираемость составляет примерно 60%, и государство недополучает 20 млрд руб.

Во-вторых, не нужно будет содержать огромный штат налоговых инспекторов и судебных приставов, которые сегодня задействованы в сборе транспортного налога.

В-третьих, при включении налога в стоимость топлива деньги будут поступать на территории, где машины эксплуатируются, в т.ч. где они проезжают транзитом. Оплата пойдёт на ремонт тех дорог, которые разбиваются. Сегодня транспортный налог — это налог на движимое имущество, а должен быть налогом за использование дорог.

В-четвёртых, автомобилисты за дороги будут платить в зависимости от того, сколько они по ним ездят, причём не разовым платежом, а в рассрочку.

В-пятых, у владельцев автомобилей появится стимул для приобретения экологичного транспорта и к более качественному содержанию уже имеющегося, чтобы сократить расход топлива. Эта тенденция уже наблюдалась в начале 2000-х годов в США, когда любители мощных внедорожников меняли их на малолитражные авто.

Существуют разные способы решения проблемы. ЛДПР предложила включить транспортный налог в конечную стоимость топлива, что приведёт к

его удорожанию на 53 коп. В правительстве есть свой законопроект, основанный на увеличении стоимости акцизов, в этом случае цена на топливо должна повыситься на два рубля.

А депутат Константин Бесчетнов считает, что транспортный налог нужно и вовсе убрать. Сейчас в федеральном бюджете заложено 274 млрд. руб. в год на строительство дорог. По словам самих участников рынка строительства, от 10 до 50% этой суммы идут на откаты тем же чиновникам.

Правительство РФ не отказывается от идеи отмены транспортного налога и параллельного увеличения акциза на горюче-смазочные материалы, заявил премьер-министр В.В. Путин на встрече с руководством Союза транспортников России.

«Мы первоначально планировали увеличить акциз и убрать транспортный налог, но регионы нас уговорили не поднимать сильно акцизы, но и транспортный налог оставить, поскольку он находится в их компетенции», — отметил глава правительства.

«Это не означает, что такая ситуация сохранится навсегда. В будущем мы подумаем: может быть, акцизы приподнять, а транспортный налог совсем убрать», — пояснил премьер, добавив, что этот вопрос «находится в проработке».

В итоге акцизы сделали поменьше, а транспортный налог оставили, потому что транспортный налог идет в региональный бюджет.

В ближайшие годы Правительство планирует отменить транспортный налог совсем, а возникший дефицит бюджета компенсировать за счет повышения акцизов. Пока против этой идеи выступают руководители субъектов России, ведь транспортный налог является одним из источников формирования региональных бюджетов.

Тем не менее, Правительство все равно будет реализовывать эту программу, возможно, путем постепенного снижения ставок транспортного налога и перераспределения доходов бюджета от акцизов по регионам.

В свою очередь Министерство промышленности и торговли предлагает заменить транспортный налог на экологический. То есть взимать не с лошадиных сил, как сейчас, а с количества выбросов в атмосферу CO₂. Правительство рассчитывают, что так старый, неэкологичный транспорт будет невыгодно и дорого эксплуатировать и россияне пересеядут на более «чистые» автомобили.

Как известно, транспортный налог в 2010 году во многих регионах был повышен на основании принятого Госдумой РФ закона, согласно которому местным органам власти было разрешено увеличивать или уменьшать его ставки в десять раз. Именно в этом видят решение дорожной проблемы многие региональные власти.

Многие регионы воспользовались своим правом повышения ставок транспортного налога в 2010 году и только в этом видят выход из сложившейся ситуации. Другие же посчитали, что от увеличения транспортного налога будет больше вреда, чем пользы и предложили иные методы решения дорожной проблемы, а именно - что надо либо вернуться к старому опыту – созданию

дорожных фондов, либо - к перераспределению средств, полученных от взимания транспортного налога на региональную и муниципальную части. Проще говоря, деньги, собранные с каждого отдельного муниципалитета оставлять там же, в этом муниципалитете для ремонта дорог на его территории. И если не все, то хотя бы какую-то определенную часть. Эта практика уже применяется в некоторых отдельных регионах нашей страны и неплохо себя показала.

Еще в самом начале многих автолюбителей возмутило введение транспортного налога на лошадиные силы. Действительно, глупо платить за мощный двигатель по полной программе, если выезжаешь на автомобиле несколько раз за год. Часто высказывается более разумное предложение о включении транспортного налога в цену топлива, но депутаты такие предложения не слушают. Так что сейчас по факту существуют обычные поборы с имущества.

А зачем нужен транспортный налог, кроме пополнения казны? Государственное налогообложение действительно нужно в социальном государстве. Но налоги также являются стимулирующими или подавляющими факторами, их можно использовать как во благо, так и во зло. Как именно?

Москвичам уже несколько лет приходится испытывать на себе все прелести транспортного коллапса. Чем больше строится магистралей и развязок, тем больше люди покупают автомобилей и тем плотнее набиваются в мегаполисы.

Решение проблемы лежит в ответе на вопрос "Почему люди едут в большие города?". Чтобы развернуть поток мигрантов в сельскую местность, надо изменить концепцию уклада жизни людей. Например, владельцев автомобилей можно будет простимулировать следующим образом. Надо сделать транспортный налог зависимым от расхода топлива, географического положения, где это топливо было сожжено и пройденного пути.

Другими словами, надо сделать так, чтобы было выгодно ездить меньше, а если и ездить, то не в густонаселённых местностях и городах. Идеальный вариант - жить в сельской местности и использовать автомобиль при сильной необходимости. Уменьшение расхода топлива снизит нагрузку на экосистему в целом. Налог на сжигание топлива в городах будет способствовать миграции из городов, снижая загазованность. Налог на пройденный путь направлен на продление срока службы автодорог.

Исходя из всего сказанного, можно сделать вывод, что проблема транспортного налога должна быть решена с учетом интересов пользователей разных транспортных средств.

С принятием закона о включении транспортного налога в стоимость бензина увеличится стоимость проезда в общественном автотранспорте, инвалиды и ветераны утратят свои привилегии, возрастет нагрузка на аграриев, военных, муниципальные бюджеты.

По моему мнению, можно ввести транспортный налог, который будет учитывать пробег автотранспортного средства за год. В зависимости от показаний счетчика при прохождении техосмотра и будет рассчитываться

величина налога. Таким образом, люди, которые выезжают на автомобиле несколько раз за год будут платить минимальный налог. Те же пользователи, которые ежедневно выезжают на дороги и ухудшают их состояние, а так же загрязняют окружающую среду, будут платить соответственно.

Библиографический список

1. Транспортный налог предлагают заменить экологическим // Главбух. - № 19 от 5 октября 2011
2. Путин, В.В.: Правительство прорабатывает вопрос отмены транспортного налога // Российский налоговый курьер. - №11 от 09 июня 2011
3. Путин, В.В.: транспортный налог будет отменен // Российский налоговый курьер. - №12 от 17 июня 2011
4. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 N 117-ФЗ (ред. от 06.12.2011) – Глава 28. Транспортный налог
5. <http://betula-alba.livejournal.com>