

НАПРАВЛЕНИЯ МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА С УЧЕТОМ ФАКТОРОВ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

© 2011 К.В. Ордов

кандидат технических наук

заместитель генерального директора ООО «Оценка - ДАКО»

E-mail: ordov@dako-m.ru

Анализируются основные способы реформирования транспортного налога. Рассматриваются две альтернативы взимания транспортного налога: перенос его в стоимость бензина и дизельного топлива или отмена транспортного налога, но соответствующее увеличение ставки акцизов на нефтепродукты.

Ключевые слова: транспортный налог, конкурентоспособность.

Модернизация экономики России требует введения инновационных подходов к управлению экономикой. В условиях кризиса происходит увеличение роли государственных органов власти в экономике, но в долгосрочной перспективе данная тенденция будет оказывать отрицательное воздействие на темпы развития экономики и экономическую активность хозяйствующих субъектов.

В условиях восстановления экономики и создания условий для устойчивого развития проблема оптимизации налогообложения становится весьма актуальной. Вопросы реформирования налоговой системы необходимо взаимоувязывать с потребностью в финансовой и экономической стабильности, стабильности бюджетной системы страны в целом, а также с социальной ответственностью государства. Соответственно, реформы в сфере налогообложения требуют глубокой проработки и обоснования.

В данной статье проанализированы пути реформирования транспортного налога. В условиях существенных разрывов между динамикой изменения транспортного налога с физических лиц и денежного дохода населения может возникнуть дополнительная социальная напряженность, так как ситуация с увеличением транспортного налога в 2008 и 2009 гг. в наибольшей степени отразилась на лицах с относительно низким доходом.

Доля транспортного налога в величине налоговых и неналоговых доходов консолидированного бюджета субъектов РФ не имеет существенного значения - не превышает 2,7 - 2,8 % за период по 2008 г. Аналогичный показатель за 2009 г. составил уже 3,9 %. Однако 2009 г. вряд ли мож-

но признать репрезентативным и отражающим динамику доли доходов от взимания транспортного налога в величине налоговых и неналоговых доходов консолидированного бюджета субъектов РФ.

Способ определения налоговой ставки порождает территориальное неравенство налогоплательщиков. Налоговые ставки транспортного налога устанавливаются соответствующими распоряжениями органов власти субъектов Российской Федерации в чрезвычайно широком допустимом диапазоне, что приводит к существенной вариации ставки транспортного налога по субъектам РФ. Как следствие, величина транспортного налога по схожим транспортным средствам может значительно различаться в зависимости от региона его регистрации.

Способ определения налоговой базы порождает экономическое неравенство налогоплательщиков. Налоговая база зависит исключительно от единственной статичной характеристики объекта налогообложения, которая, в свою очередь, не зависит ни от режима эксплуатации, ни от срока его эксплуатации, ни от способа его эксплуатации и т.д. Соответственно, ставка налога одина для владельцев аналогичных объектов налогообложения вне зависимости от цели эксплуатации (коммерческая или личная), а также в случае частичной или полной неэксплуатации объекта налогообложения.

Способ определения налоговой базы и налоговой ставки порождает социальное неравенство. Величина транспортного налога не связана ни с величиной дохода налогоплательщика, ни с величиной рыночной стоимости объекта налогообложения. Более того, определяя долю суммы

транспортного налога относительно рыночной стоимости объекта налогообложения, можно прийти к выводу о своего рода регрессионной шкале налогообложения, когда чем более дорогостоящий объект налогообложения, тем меньшую долю составляет сумма транспортного налога.

В то же время личный транспорт перестал быть предметом роскоши, а становится доступным и подчас единственным средством передвижения, особенно для удаленных районов субъектов РФ. В данной связи личный транспорт подчас позволяет компенсировать отсутствие необходимой инфраструктуры.

Отсутствие дифференциации налога по социальному признаку ложится бременем в основном на плечи физических лиц - владельцев транспортных средств с низким доходом, которых большинство. В условиях существенного роста транспортного налога социальное неравенство будет иметь тенденцию к увеличению.

Наличие транспортного налога побуждает недобросовестных собственников потенциальных объектов налогообложения уклоняться от регистрации соответствующего объекта. Иногда это уклонение может быть оправданным, например, в случае неисправного транспортного средства, эксплуатация которого временно невозможна или нецелесообразна. Эксплуатация незарегистрированных потенциальных объектов налогообложения способствует повышению коррумпированности надзирающих органов и, в частности, отрицательно сказывается на дорожной безопасности. Рост транспортного налога стимулирует недобросовестных собственников к поиску новых относительно законных способов уклонения от уплаты транспортного налога.

Анализ способа определения налоговой базы и налоговой ставки красноречиво свидетельствует об отсутствии направленности данного налога на стимулирование экономического развития. В период роста экономики динамика ставок транспортного налога существенно не изменяется, вместе с тем в период спада экономической активности и, как следствие, сокращения потребительских доходов, корпоративной прибыли и доходов бюджетов всех уровней принимаются решения о значительном увеличении транспортного налога, так как Налоговый кодекс оставляет возможность субъектам РФ определять ставки налога в широком диапазоне значений. Данная

мера отрицательно сказывается на стимулировании экономической активности.

Для транспортного налога характерны существенные государственные расходы на администрирование налога.

Таким образом, текущий способ взимания транспортного налога не отвечает современным требованиям инновационной экономики и общества будущего.

В рамках данной статьи предлагается изменить способ взимания транспортного налога в целях переноса бремени налога с собственников объектов налогообложения (в соответствии с действующей версией закона) на пользователей объектов налогообложения.

Данный способ взимания будет справедливым, так как величина транспортного налога станет определяться интенсивностью использования объекта налогообложения.

В то же время предлагаемый способ взимания транспортного налога будет стимулировать использование альтернативных бензину и дизельному топливу экологически чистых видов топлива, а также будет стимулировать налогоплательщиков к переходу на современные транспортные средства, отличающиеся большей экономичностью и экологичностью.

В данной связи наиболее приемлемыми представляются два варианта модернизации транспортного налога. Первый вариант связан с отменой транспортного налога и симметричным увеличением ставок акцизов на нефтепродукты, второй - с изменением способа взимания транспортного налога (а именно транспортный налог включается в стоимость автомобильного бензина и дизельного топлива).

Отмена транспортного налога за счет увеличения акциза на нефтепродукты

Под нефтепродуктами в рамках данной статьи подразумеваются подакцизные нефтепродукты (дизельное топливо, моторные масла, автомобильный бензин и прямогонный бензин). Акцизы устанавливаются гл. 22 ч. 2 Налогового кодекса Российской Федерации. Представим данные по акцизным сборам на нефтепродукты на основании консолидированных бюджетов субъектов РФ (табл. 1).

Как видно из табл. 1, по итогам 2009 г. доля транспортного налога в сумме акцизных сборов

Таблица 1

Средняя величина транспортного налога с физических лиц на единицу транспортных средств, находящихся в собственности граждан, в 2005-2009 гг.

Налог	2005	2006	2007	2008	2009
Транспортный налог, млн. руб.	25 850	26 956	40 330	53 101	62 029
Акцизы на нефтепродукты, млн. руб.	57 409	63 369	77 389	82 129	144 874
Доля транспортного налога в акцизах	45,0 %	42,5 %	52,1 %	64,7 %	42,8 %

Источник. Федеральное казначейство (Казначейство России), расчеты автора.



Рис. Динамика транспортного налога, акцизов на нефтепродукты и доли транспортного налога в акцизах на нефтепродукты

Источник. Федеральное казначейство (Казначейство России), расчеты автора.

по нефтепродуктам существенно сократилась до 42,8 %.

Государственная политика в области акцизов на нефтепродукты носит несколько противоречивый характер. Еще в 2007 г. обсуждались варианты перехода на дифференцированный способ взимания акцизов, подразумевалось отсутствие или минимальный рост акцизов на период до 2011 г. Однако уже по итогам 2009 г. прирост суммы акцизных сборов по нефтепродуктам составил 76,4 %. Причиной столь существенного роста акцизных сборов по нефтепродуктам явилось увеличение акцизных ставок (см. рисунок).

Соответственно, увеличение акцизных ставок на 43% могло бы компенсировать все выпадающие доходы от отмены транспортного налога, а точнее изменения способа его взимания.

Замена способа взимания транспортного налога путем включения его в стоимость бензина и дизельного топлива

Количество произведенного автомобильного бензина и дизельного топлива в 2008 г. составляет, соответственно, 35,7 млн. т и 69 млн. т, в 2009 г. - 35,8 млн. т и 67,3 млн. т¹. Экспорт автомобильного бензина и дизельного топлива в 2008 г. составил, соответственно, 4,45 млн. т и 35,53 млн. т, в 2009 г. - 4,5 млн. т и 37,5 млн. т².

Для расчета средней цены автомобильного бензина был проанализирован период 2008-2009 гг. на основании данных Росстата. Автомобильный бензин был разделен на две группы: в первую входит бензин марки А 76 (АИ 80), во вторую - бензин марок АИ 92, АИ 95 и выше. На первую

Таблица 2

Расчет текущей доли транспортного налога, приходящейся на литр реализуемого на территории РФ автомобильного бензина и дизельного топлива

Наименование	2007 г.	2008 г.	2008 без учета экспорта	2009 г.	2009 г. без учета экспорта
Транспортный налог, млн. руб.	40 300	53 100	53 100	62 029	62 029
Бензин автомобильный, млн. т	35,1	35,7	31,25	35,8	31,3
Дизельное топливо, млн. т	66,3	69	33,47	67,3	29,8
Итого бензин и дизтопливо, млн. т	101,4	104,7	64,72	103,1	61,1
Ставка налога на единицу бензина и дизтоплива, руб./т	397,4	507,2	820,5	601,6	1015,2
Ставка налога на единицу бензина и дизтоплива, руб./л	0,33	0,42	0,68	0,50	0,84

Источник. Федеральное казначейство (Казначейство России), расчеты автора.

группу приходится 16,7 % от объема совокупного потребления автомобильного бензина в 2008 г., на вторую группу - 83,3 % от аналогичного показателя.

Средние цены автомобильного бензина и дизельного топлива рассчитаны как среднеарифметическое за 2008 г. и составляют 22,49 руб./л и 22,54 руб./л, аналогичные показатели за 2009 г. составляют 20,78 руб./л и 18,71 руб./л³.

С учетом экспорта доля автомобильного бензина в совокупном объеме реализации автомобильного бензина и дизельного топлива составляет 34 %, соответственно доля, приходящаяся на дизельное топливо, составляет 66 %. На основании данных ФТС РФ экспорт автомобильного бензина по итогам 2009 г. составил 4,45 млн. т, дизельного топлива - 35,53 млн. т за аналогичный период. Доля автомобильного бензина в совокупном объеме реализации автомобильного бензина и дизельного топлива (за вычетом экспорта) по итогам 2008 г. составит 48 %; доля, приходящаяся на дизельное топливо, составляет 52 %.

Расчет текущей доли транспортного налога, приходящейся на литр реализуемого на территории РФ автомобильного бензина и дизельного топлива, составляет 0,84 руб./л за 2009 г. (табл. 2).

Удельная ставка налога относительно рыночной стоимости бензина и дизельного топлива в среднем составляет 4,3 %. Таким образом, увеличение рыночной стоимости литра бензина и дизельного топлива на 4,3 % могло бы позволить получить аналогичный доход в бюджетную систему, как и при текущем способе взимания транспортного налога. Данный показатель за 2008 г. составлял 3 %.

**Конкурентоспособность
автотранспортных компаний РФ**

Порядка 33 % от совокупной величины транспортного налога приходится на юридические лица. Очевидно, что наибольшее влияние транспортный налог оказывает на автотранспортные компании, зарегистрированные на территории России, которые вступают в жесткую конкуренцию с компаниями ближнего и дальнего зарубежья, предоставляющими аналогичные услуги. В силу этого развитие автотранспортных компаний в России тесно связано с налоговой политикой в части транспортного налога.

Принимая во внимание российские просторы, можно отметить, что основным способом транспортировки грузов выступает железнодорожный транспорт (на него приходится порядка 61 % грузооборота транспорта (в миллиардах тонн на километр) в РФ⁴). Доля автомобильного транспорта снизилась с 1995 г. с 7,7 % до 6 % грузооборота (в миллиардах тонн на километр).

Тем не менее, автомобильный транспорт выполняет существенную функцию и является незаменимым. Доля перевезенных грузов (в миллионах тонн), приходящаяся на автомобильный транспорт, составляет порядка 79 % от совокупного объема перевезенных в 2008 г. грузов. Динамика данной доли с 1995 г. также отрицательная (доля автомобильного транспорта в совокупной величине перевезенных грузов сократилась с 84 % по итогам 1995 г. до 79 %).

В условиях кризиса и сокращения объемов перевозок для автотранспортных компаний остро встает вопрос управления издержками, и в этом случае действующий метод взимания транспортного налога не способен оказать антикризис-

ного эффекта, так как сумма транспортного налога не зависит от показателей интенсивности эксплуатации транспортного средства. Стремление компаний избавиться от избыточного автомобильного грузового парка в целях оптимизации расходов по транспортному налогу приводит к резкому падению рыночной стоимости автомобильного транспорта в условиях сокращающегося спроса на него. В итоге возможен ряд отрицательных последствий от проблем с кредитными организациями (в случае передачи транспортных

средств в залог) до полного банкротства автотранспортных компаний.

Развитие кризиса в отрасли автомобильных грузоперевозок в данном случае может стать инерционным и одним из препятствий на пути восстановления экономики.

¹ Данные Министерства экономического развития и торговли РФ.

² Данные ФТС РФ.

³ Данные Росстата.

⁴ Данные Росстата.

Поступила в редакцию 08.12.2010 г.