

УДК 34 DOI: 10.14451/2.179.81

Актуальные вопросы транспортного налога

© 2023 **Цельникер Григорий Феликсович**

кандидат юридических наук. Самарский государственный экономический университет.
Самара (Россия).

E-mail: grigorij-celniker@ya.ru

Ключевые слова: транспортный налог, налог, налогообложение, налогоплательщик, транспортное средство.

В современное время транспортный налог имеет огромное значение для государства и общества. Однако проблемы, связанные с исчислением и уплатой транспортного налога в России, понижают собираемость налогов и вызывают противоречивые мнения. В данной статье автор рассматривает актуальные вопросы, касающиеся транспортного налога в Российской Федерации.

Транспортный налог в Российской Федерации представляет собой региональный налог, являющийся одним из бюджетообразующих налогов субъектов РФ [1, с. 36]. Транспортный налог регулируется главой 28 Налогового кодекса Российской Федерации. В соответствии с положениями данной главы, поступления этого налога зачисляются в бюджет субъектов Российской Федерации, которые в свою очередь вправе устанавливать налоговую ставку, налоговые льготы, а также порядок исчисления и сроки уплаты данного налога.

Налогоплательщиками транспортного налога являются лица, на которых зарегистрированы транспортные средства (собственники транспортных средств), представляющие собой, в соответствии со статьёй 358 Налогового кодекса Российской Федерации, объект налогообложения по данному налогу.

Транспортный налог, как и другие налоги, выполняет две важнейшие функции, фискальную

и регулирующую. Фискальная функция транспортного налога заключается в обеспечении поступления денежных средств в бюджеты субъектов Российской Федерации. Определяющим моментом здесь является доходная часть исключительно региональных бюджетов. Регулирующая функция обеспечивает достижение экономических целей и недопущение социальных противоречий [8, с. 41].

В соответствии с налоговым законодательством транспортный налог в России исчисляется в отношении каждого транспортного средства как произведение налоговой базы и налоговой ставки. При этом законодательными органами субъектов Российской Федерации устанавливается дифференцированный размер налоговых ставок в зависимости от мощности двигателя транспортного средства [10].

Однако в последнее время транспортный налог в Российской Федерации вызывает много споров и обсуждений как со стороны налогопла-

тельщиков, так и налоговых органов [2, с. 114]. Не меньше дискуссий он вызывает и у научного сообщества, занимающегося проблемами налогового права. Неравномерные скачкообразные налоговые ставки, дифференцируемые в зависимости от мощности двигателя транспортного средства, низкая собираемость транспортного налога с физических лиц и другие проблемы, связанные с исчислением и уплатой транспортного налога, в современное время активно обсуждаются в научной литературе. Рассмотрим некоторые вопросы, касающиеся транспортного налога в Российской Федерации.

Порядок исчисления транспортного налога в Российской Федерации подразумевает дифференциацию налоговых ставок в зависимости от мощности двигателя транспортного средства. Вызывает немало вопросов и сама шкала налоговых ставок. Рассмотрим это на примере установленных налоговых ставок по транспортному налогу в Самарской области. Так с мощностью автомобиля до 100 лошадиных сил (далее л.с.) налоговая ставка составляет 16 рублей за л.с., свыше 100 л.с. до 120 л.с. включительно 24 рубля за 1 л.с., свыше 120 л.с. до 150 л.с. включительно 33 рубля за 1 л.с., свыше 150 л.с. до 200 л.с. включительно 43 рубля за 1 л.с., свыше 200 л.с. до 250 л.с. включительно 75 рублей за 1 л.с. и свыше 250 л.с. 150 рублей за 1 л.с.

Можно предположить, чем больше лошадиных сил, тем дороже автомобиль, соответственно, тем выше финансовое положение владельца транспортного средства, а значит, налог может быть выше. Но так бывает далеко не всегда. Старые машины имеют меньшую стоимость, соответственно такой подход нельзя назвать справедливым. Есть и еще один аспект установления налоговых ставок, который вызывает большие сомнения в правильности и справедливости исчисления транспортного налога. В частности, совсем незначительная разница в мощности автомобиля влечёт большую разницу в размере транспортного налога. Таким образом, граждане, имеющие приблизительно одинаковое со-

циальное и финансовое положения могут уплачивать различный размер транспортного налога, что противоречит положению части 1 статьи 3 Налогового кодекса Российской Федерации, которая устанавливает что «Законодательство о налогах и сборах основывается на признании всеобщности и равенства налогообложения. При установлении налогов учитывается фактическая способность налогоплательщика к уплате налога» [6].

В соответствии с налоговым законодательством Российской Федерации законодательные органы субъектов вправе устанавливать льготы по уплате транспортного налога для отдельных категорий граждан [7]. Несмотря на исключительный характер таких льгот и направленность улучшить материальное благосостояние отдельных категорий лиц, нередки случаи, когда льготами пользуются другие лица, фактически владеющие транспортным средством, юридически принадлежащим лицу, имеющему льготы, таким образом, избегая уплаты транспортного налога. Другими словами, установленные льготы дают некоторым лицам возможность злоупотреблять правом. Данное обстоятельство не только подрывает принцип всеобщности и равенства налогообложения, который состоит в том, что определённые налоговые обязанности устанавливаются для всего круга лиц соответствующего конкретным требованиям и характеристикам, но и значительно снижает собираемость транспортного налога в Российской Федерации.

В современное время экологические проблемы затрагивают почти все сферы жизнедеятельности общества. Транспортные средства оказывают негативное влияние на окружающую среду, в связи с чем, во многих государствах сумма транспортного налога напрямую зависит от количества выбросов углекислого газа. Налоговое законодательство Великобритании включает в порядок исчисления транспортного налога показатель количества выбросов углекислого газа. Таким образом, владелец транспортного средства, загрязняющего окружающую

щую среду, платит налог в большем размере. В Германии владельцы транспортных средств обязаны уплачивать 2 евро за 1 грамм выброса углекислого газа, в соответствии с данными производителя [4]. Таким способом повышается не только собираемость налога, но и улучшается экологическая ситуация. В России при исчислении транспортного налога такие показатели не предусмотрены [9].

По нашему мнению для решения проблем, связанных с транспортным налогом в России, необходима тщательная теоретическая и законодательная проработка вопроса исчисления транспортного налога. При этом следует воспользоваться опытом зарубежных стран, где транспортный налог включён в стоимость топлива. На наш взгляд, такой подход обеспечил бы справедливое и прозрачное налогообложение. Во-первых, здесь есть четкие и понятные, а самое главное справедливые критерии, кто больше потребляет топлива (соответственно и выбрасывает вредные вещества в воздух) тот больше и платит. Во-вторых, проблема со сбором данного налога вообще бы отсутствовала. Поскольку в этом случае, налог уплачивается сразу, при покупке топлива. Сегодняшние технологии расчета позволяют их напрямую отправлять в бюджет. В отличие от сегодняшней ситуации, когда налог уплачивается один раз в год, да еще существуют большие проблемы с его взысканием. В-третьих, данная мера будет стимулировать развитие и продажи экологически чистых видов транспорта. И экологическая обстановка может значительно

улучшиться. Поскольку в этом случае, кто не покупает топливо, тот не платит этот налог, это в свою очередь будет стимулировать покупку экологически чистого транспортного средства. В-четвертых, такой подход мог бы оптимизировать работу ФНС РФ, поскольку освободил бы не малое количество сотрудников налоговой службы, занимающихся администрированием данного налога. Сегодня, по своей сути, оппонентами такого подхода могут выступить только регионы (Субъекты РФ), поскольку именно они теряют одну из частей доходов бюджета. Но этот вопрос не является нерешаемым и скорее больше относится к бюджетным отношениям, чем к налоговым. Распределение налогов между бюджетами различных уровней, сегодня не менее, а возможно и более актуальная тема, поскольку региональные и местные бюджеты уже давно испытывают финансовый голод [3; 5]. Но поскольку доходы региональных бюджетов не является темой нашего исследования, можем ограничиться только следующим положением. На федеральном уровне должно быть пересмотрено соотношение распределения доходов бюджетов в пользу региональных.

Таким образом, на сегодняшний день транспортный налог является одним из источников дохода бюджета субъектов Российской Федерации. На наш взгляд, сегодняшний подход к налогообложению транспортных средств не отвечает современным реалиям и является сдерживающим фактором развития нашего общества.

Библиографический список

1. Блохин А. Е. Целесообразность взимания и перспективы дальнейшего развития транспортного налога в России // Рос. предпринимательство. – 2018. – Вып. 1, № 9. – С. 35–40.
2. Бобкова Ю. Д., Кириллова В. А., Токарева А. А. Актуальные проблемы роли транспортного налога в бюджете Российской Федерации // Юридические науки: проблемы и перспективы: материалы IV Междунар. науч. конф. (г. Казань, май 2016 г.) – Казань, 2016. – С. 113–115.
3. Елсукова А. А., Ланг П. П. Положения статьи 54.1 Налогового кодекса РФ как новый подход к добросовестности налогоплательщиков // Институциональная трансформация правовой среды в условиях цифровизации экономики : Материалы VIII Международного научно-инновационного форума «Мир в новой реальности: вызовы и возможности», Самара, 24–28 мая 2021 года. – Самара : Самарский государственный экономический университет, 2021. – С. 41–46.
4. Заикин В. В., Бочарникова М. И. Транспортный налог в Российской Федерации и зарубежных странах // Современные инновации - 2017. – 1(15). – С. 67–69.

5. *Ланг П. П.* Правила тонкой капитализации Налогового кодекса Российской Федерации // Юриспруденция в современном мире: проблемы и перспективы : сборник научных трудов подготовленный по материалам общероссийской научно-практической конференции, Тамбов, 15 января 2015 года. – Тамбов : Тамбовский филиал Негосударственного образовательного частного учреждения высшего профессионального образования «Академический правовой институт», 2015. – С. 130–133.
6. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть первая) от 31.07.1998 № 146-ФЗ (ред. от 21.11.2022) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.12.2022). – URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102054722>.
7. Процессуальное право: общее и частное : учебное пособие / П. П. Ланг [и др.]. – 2020.
8. *Фархутдинов Р. Д.* Налоговое право : учебное пособие для вузов. – 2-е изд. – Москва : Юрайт, 2023. – 133 с. – ISBN 978-5-534-15594-5. – URL: <https://urait.ru/bcode/517014>.
9. *Churakova E., Lang P.* E-Money as a Financial Instrument in Globalized Economy: Russian Legislation Experience //. – 01/2021. – P. 815–821. – ISBN 978-3-030-60928-3. – DOI: [10.1007/978-3-030-60929-0_105](https://doi.org/10.1007/978-3-030-60929-0_105).
10. Peculiarities of Protecting the Rights of Participants of Financial Markets in Court / G. E. Ageeva [et al.] // The Future of the Global Financial System: Downfall or Harmony. – Springer International Publishing, 11/2018. – P. 545–552. – DOI: [10.1007/978-3-030-00102-5_57](https://doi.org/10.1007/978-3-030-00102-5_57).