

УДК/UDC 336.221

Транспортный налог в Российской Федерации: основные проблемы и пути их решения

Яловая Алина Сергеевна

студентка экономического факультета

Кубанский государственный аграрный университет им. И. Т. Трубилина

г. Краснодар, Россия

e-mail:alinayalovaya31082002@gmail.com

Чернов Юрий Иванович

кандидат юридических наук, доцент кафедры административного и финансового права

Кубанский государственный аграрный университет им. И. Т. Трубилина

г. Краснодар, Россия

e-mail:admfinkubsau@yandex.ru

Аннотация

Преобразование экономических отношений способствует усилению роли региональных налогов, в т. ч. и транспортного налога, который, в свою очередь, стал не только главным источником доходной части бюджета государства, но и участником регулирования экономических процессов, формирования материальной основы суверенитета субъектов Российской Федерации. В данной статье рассмотрены вопросы, отражающие сущность транспортного налога. Приведена характеристика его основных элементов: объекты налогообложения, налоговая база, налоговая ставка, порядок уплаты налога, налоговый период, срок уплаты. Указан порядок и особенности предоставления налоговых льгот физическим и юридическим лицам. Рассмотрены основные проблемы в сфере транспортного налогообложения. Результатом исследования являются выявленные пути решения приведенных проблем на уровне региональной налоговой политики. Сформулирован вывод, в котором показана взаимосвязь налогового законодательства федерального и регионального уровней.

Ключевые слова: транспортный налог, налоговые льготы, ставка налогообложения, объекты налогообложения, транспортные средства.

Transport tax in the Russian Federation: the main problems and ways to solve them

Yalovaya Alina Sergeyevna
student of the Faculty of Economics
Kuban State Agrarian University
Krasnodar, Russia
e-mail:alinayalovaya31082002@gmail.com

Chernov Yuriy Ivanovich
Candidate of Law, assistant professor of the Department of Administrative and
Financial Law
Kuban State Agrarian University
Krasnodar, Russia
e-mail:admfinkubsau@yandex.ru

Abstract

The transformation of economic relations contributes to the strengthening of the role of regional taxes, including the transport tax, which, in turn, has become not only the main source of revenue for the state budget, but also a participant in the regulation of economic processes, the formation of the material basis of the sovereignty of the subjects of the Russian Federation. This article discusses the issues reflecting the essence of the transport tax. The characteristics of its main elements are given: objects of taxation, tax base, tax rate, tax payment procedure, tax period, payment period. The procedure and specifics of granting tax benefits to individuals and legal entities are specified. The main problems in the field of transport taxation are considered. The result of the study is the identified ways to solve the above problems at the level of regional tax policy. The conclusion is formulated, which shows the relationship between the tax legislation of the federal and regional levels.

Key words: transport tax, tax incentives, tax rate, objects of taxation, vehicles.

Актуальность данной статьи заключается в том, что на современном этапе развития общества вопросы, связанные с транспортной системой, занимают важное место в национальной экономике. Существующие проблемы в сфере транспортного налогообложения требуют незамедли-

тельного решения, и если они будут решены своевременно и правильно, то это приведет к положительной динамике развития экономики страны и пополнению государственного бюджета.

Транспортный налог устанавливается и вводится в действие законами субъектов Российской Федерации, а также обязателен к уплате на территории субъекта [1]. Данный налог формирует основу дорожного фонда и регулируется в Российской Федерации гл. 28 Налогового кодекса Российской Федерации (далее по тексту — НК РФ). В соответствии со ст. 357 НК РФ все владельцы транспортных средств (далее по тексту — ТС) (физические и юридические лица) обязаны ежегодно уплачивать налог. Гражданин может самостоятельно составить акт, регулирующий транспортный налог. При расчете данного налога основой определения налоговой базы является мощность двигателя в лошадиных силах (л. с.) [2].

Объектом налогообложения признаются ТС, зарегистрированные в установленном порядке в соответствии с законодательством Российской Федерации. К таким относятся: автомобили, мотоциклы, мотороллеры, автобусы и другие самоходные машины и механизмы на пневматическом и гусеничном ходу, а также самолеты, яхты, теплоходы и другие водные и воздушные ТС. Но существуют также объекты, которые не подвергаются к налогообложению по транспортному налогу. Это весельные и моторные лодки с двигателем мощностью до 5 л. с., легковые автомобили для инвалидов, промысловые морские и речные суда, ТС, находящиеся в розыске, и иные виды транспорта, указанные в ст. 358 НК РФ.

При назначении налога законами субъектов РФ определяются налоговая ставка, а также порядок и сроки уплаты налога [3].

Следует отметить, что единой ставки по транспортному налогу не существует. Власти регионов могут вводить свои размеры, уменьшить или увеличить ставку, но не более чем в 10 раз от установленных в НК РФ. В зависимости от типа транспорта (водное, наземное, воздушное) и наличия мотора и его мощности ставка может как снижаться, так и увеличиваться.

Из вышесказанного вытекает несколько проблем, которые складываются в системе транспортного налогообложения. Одна из них связана с тем, что налоги на транспорт взимаются лишь с малой группы людей, имеющих в своем распоряжении ТС. Для решения этой проблемы должны создаваться дорожные фонды, которые не только отправляли бы денежные средства в государственный бюджет, но и следили бы за передачей части полученных средств на обслуживание и ремонт дорог, на ремонт общественного транспорта, на строительство новых автомагистралей, на погашение дорожных кредитов из федерального бюджета, а также на очистительные сооружения, т. к. выброс выхлопных газов из автомобилей наносит непоправимый ущерб экологии.

Другой существенной проблемой в сфере транспортного налога является то, что размеры сборов в субъектах Российской Федерации могут иметь существенные различия. Преференции, предоставляемые группам и категориям граждан в одном регионе, могут не действовать на других территориях.

Таким образом, пенсионеры относятся к такой категории граждан, как льготная группа, в некоторых российских субъектах. Для того чтобы узнать, есть ли какие-либо скидки, предоставляемые пожилым людям, необходимо обратиться в местный Пенсионный фонд. Основное условие получения льготы — мощность ТС. Например, в Краснодарском крае скидки в размере 50% ставки налога предоставляются пенсионерам — владельцам автомобилей с мощностью двигателя до 150 л. с. включительно (п. 1.1 ст. 5 Закона Краснодарского края от 26 ноября 2003 г. № 639-КЗ «О транспортном налоге на территории Краснодарского края» [4]). Иная ситуация складывается в Свердловской области, где в соответствии со ст. 4 Закона Свердловской области от 29 ноября 2002 №43-ОЗ «Об установлении и введении в действие транспортного налога на территории Свердловской области» [5], пенсионеры не обязаны платить за легковые и грузовые автомобили с двигателями до 150 л. с. Данные примеры показывают степень различия транспортного налога в зависимости от субъекта, в котором взимается данный налог.

В Москве специальных льгот для пенсионеров-автовладельцев не предполагается, однако существуют льготы для других категорий граждан, среди которых основная часть пенсионеры. Так, по данным Департамента экономической политики и развития города Москвы, транспортный налог за один автомобиль мощностью до 200 л. с. в Москве не платят: ветераны и инвалиды Великой Отечественной войны; Герои Советского Союза; бывшие несовершеннолетние узники фашистских концлагерей; чернобыльцы и инвалиды вследствие ядерных испытаний [6].

В соответствии со ст. 358 НК РФ уплату по транспортному налогу не производят за автомобиль, который был специально оборудован для инвалида или приобретен для него через органы соцзащиты. В таком случае мощность двигателя не должна превышать 100 л. с. В городах Москве, Санкт-Петербурге, а также в Краснодарском крае, Иркутской, Челябинской, Воронежской, Ростовской, Волгоградской областях и в других регионах инвалиды I и II группы полностью освобождены от оплаты налога, но при этом мощность двигателя автомобиля должна быть не более 100 л. с. Транспортную льготу для инвалидов III группы устанавливают региональные власти. В таких областях, как Ростовская, Воронежская, Нижегородская, Свердловская, Самарская, а также Республике Башкортостан и в Красноярском крае налог вовсе отменен.

Оформление льготы на транспортный налог многодетным семьям доступно только одному из родителей и на одно из ТС: мотоцикл, мотоллер или автомобиль с мощностью не больше 150 л. с [7].

На решение данных противоречий в системе налогообложения различных субъектов Российской Федерации должны повлиять изменения в налоговом законодательстве. Для этого необходимо определить и установить фиксированные принципы работы системы налогообложения, изменить ставку налога на приемлемую для всех регионов Российской Федерации и закрепить ее как единую для всех субъектов Российской Федерации для того, чтобы снизить существенную разницу в размерах оплаты транспортного налога и снизить степень напряженности среди налогоплательщиков. Безусловно, система администрирования в каждом из ре-

гионов должна позаботиться о повышении уровня и качества обслуживания транспортными услугами населения. Однако налогоплательщикам, в свою очередь, следует порекомендовать следить за тем, чтобы мощность в паспорте ТС соответствовала действительности, а при малейшем несоответствии своевременно обращаться за специальной экспертизой.

Таким образом, транспортный налог является одним из самых главных региональных налогов. Именно поэтому просто необходимо усовершенствовать нормы в данной сфере и улучшить систему законодательства для эффективного и прогрессивного функционирования экономики в целом. Например, внести изменения в ст. 361 НК РФ о том, что налоговая ставка будет установлена в фиксированном размере для всех субъектов Российской Федерации, но также будет устанавливаться в зависимости от мощности двигателя ТС, что повлечет уменьшение напряженности среди налогоплательщиков, увеличит продажи автомобилей и снизит риск уклонений от транспортного налога. Последнее, в свою очередь, увеличит доходы государства. Федеральный и региональный уровни законодательства неразрывно связаны между собой, поэтому изменения на одном уровне повлекут за собой изменения на другом. Так, реорганизация общего налогового законодательства окажет позитивное влияние на благосостояние экономики всей страны.

Список литературы

1. Зачеса Е. Н. Финансовое право: учебное пособие. Тула: Институт законоведения и управления ВПА, 2018. 93 с.
2. Налоговый кодекс Российской Федерации от 31.07.1998 № 146-ФЗ // СПС «Консультант Плюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_-19671/ (дата обращения: 16.01.2022).
3. Заболотни Г. И. Налоги и налогообложение: учебное пособие. Самара: Самарский государственный технический университет, ЭБС АСВ, 2020. 88 с.
4. О транспортном налоге на территории Краснодарского края: Закон Краснодарского края от 26 ноября 2003 г. № 639-КЗ // Информационный бюллетень ЗС Краснодарского края. № 13 (2). 2004.

5. Об установлении и введении в действие транспортного налога на территории Свердловской области: Закон Свердловской области от 29 ноября 2002 №43-ОЗ // Собрание законодательства Свердловской области. 2002. № 11 (2002). С. 1314.

6. О транспортном налоге: Закон г. Москвы от 09.07.2008 № 33 // СПС «Консультант Плюс». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=MLAW&n=93236#c02хоqS0f2lyjkhy> (дата обращения: 16.01.2022).

7. Тимонина В. С. Совершенствование системы налогообложения физических лиц. Транспортный налог // Дневник науки. 2019. № 8 (32). URL: <http://www.dnevniknauki.ru/images/publications/2019/8/economy/Timonina.pdf> (дата обращения: 16.01.2022).

References:

1. Zachessa E. N. Financial law: textbook. Tula: VPA Institute of Law and Administration, 2018. 93 p.

2. Tax Code of the Russian Federation dated July 31, 1998 No. 146-FZ // ATP Consultant Plus. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19671/ (access date: January 16, 2022).

3. Zabolotni G. I. Taxes and taxation: a study guide. Samara: Samara State Technical University, EBS DIA, 2020. 88 p.

4. On the transport tax on the territory of the Krasnodar Territory: Law of the Krasnodar Territory dated November 26, 2003 No. 639-KZ // Information Bulletin of the Legislative Assembly of the Krasnodar Territory. No. 13(2). 2004.

5. On the establishment and enforcement of the transport tax on the territory of the Sverdlovsk region: Law of the Sverdlovsk region dated November 29, 2002 No. 43-OZ // Collection of the legislation of the Sverdlovsk region. 2002. No. 11 (2002). P. 1314.

6. On transport tax: Law of the city of Moscow dated 09.07.2008 No. 33 // Consultant Plus. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=MLAW&n=93236#c02хоqS0f2lyjkhy> (access date: January 16, 2022).

7. Timonina V. S. Improving the system of taxation of individuals. Transport tax // Diary of Science. 2019. No. 8 (32). URL: <http://www.dnevniknauki.ru/images/publications/2019/8/economy/Timonina.pdf> (access date: January 16, 2022).