

К ВОПРОСУ О РЕФОРМИРОВАНИИ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА

Намерения законодателей на федеральном уровне повысить стоимость топлива, включив в него акциз, изменить и дифференцировать базовые ставки транспортного налога в зависимости от экологического класса автомобилей вызвали в 2010 г. дискуссии и недовольства автолюбителей, которые тесно увязывались с качеством автомобильных дорог в Российской Федерации. Данное обстоятельство можно использовать как повод для рассмотрения значения и места данного налога в налоговой системе РФ, а также его роли в развитии сети автомобильных дорог в нашей стране и наметить пути совершенствования данного налога, повышения степени справедливости налогообложения.

Ключевые слова: *транспортный налог, экологический платеж для физических лиц, реформирование транспортного налога, дифференциация ставок транспортного налога.*

Попытки увеличить размер транспортного налога, безусловно, провоцируются кризисными процессами в экономике, потребностями покрытия или сокращения дефицита бюджетов. Транспортный налог относится к региональным налогам, что позволяет учитывать местные особенности, не носит целевого характера и является источником дохода региональных бюджетов. Рассмотрим виды налогов и иных обязательных платежей, которые связаны с наличием транспортных средств. В современной налоговой системе РФ к таковым относятся собственно транспортный налог, а также акцизы, налог на имущество организаций, таможенные пошлины, а также плата за негативное воздействие на окружающую среду.

Действующий транспортный налог характеризуется рядом существенных изъянов. Вызывает обоснованную критику применяемая шкала налога, базирующаяся для автотранспортных средств на мощности двигателя [1], при этом размер транспортного налога не связан с другими важными характеристиками автотранспортного средства (воздействием на дорожное покрытие, экологичностью и т.д.).

¹ © Ольга Андреевна Соболева, канд. экон. наук, старший преподаватель кафедры финансов и налогов Института международного бизнеса и экономики Владивостокского государственного университета экономики и сервиса, ул. Гоголя, 41, г. Владивосток, Приморский край, 690014, Россия, E-mail: olia_svlad@mail.ru.

Мощность двигателя не определяет величины вредных выбросов в окружающую среду, которые определяются другими параметрами и наличием специальных устройств, снижающих их массу. Автомобили одной мощности, но разных конструкций и назначения оказывают неодинаковое воздействие на дорожное полотно. Величина налогового платежа не привязана к использованию владельцем дорожного пространства и не зависит от пройденного автомобилем расстояния.

Транспортные средства, безусловно, относятся к категории имущества. В системе налогов РФ имеются два имущественных налога — налог на имущество организаций и налог на имущество физических лиц. Объектом налога на имущество организаций для российских организаций признается движимое и недвижимое имущество, учитываемое на балансе в качестве объекта основных средств (ст. 374 НК РФ) [1]. Объектами налога на имущество физических лиц, действие которого регулируется Законом РФ от 9 декабря 1991 г. № 2003–1 «О налогах на имущество физических лиц», признаются жилые дома, квартиры, дачи, гаражи и иные строения, помещения и сооружения [2]. Таким образом, можно видеть, что налоговая нагрузка будет различаться для физических и юридических лиц в связи с владением транспортными средствами.

Автомобильный транспорт, а именно легковые автомобили и мотоциклы с мощностью двигателя свыше 150 л. с. облагаются также акцизами (ст. 181 НК РФ). За таким выбором объекта данного налога просматривается желание законодателя обложить дополнительным налогом данные транспортные средства как предметы роскоши. Другие виды транспортных средств, имеющие сходные характеристики, такие как морские (речные) яхты и катера, гидроциклы, квадроциклы, легкомоторные самолеты и вертолеты, акцизами не облагаются. Есть еще один нюанс: владелец автомобиля с мощностью 151 лошадиная сила платит налог в три раза больше, чем хозяин машины с мощностью 150 л.с.

Транспортные средства оказывают отрицательное воздействие на окружающую среду вредными выбросами загрязняющих веществ, а также другими факторами: шум, нарушение равновесия экосистем, изменение среды привычного обитания животных, транспортные коммуникации (автомобильные трассы) создают преграды передвижению и миграции многих видов животных. Экологический фактор в настоящее время учитывается в форме платы за негативное воздействие на окружающую среду. Применительно к транспортным средствам она взимается за выбросы загрязняющих веществ от передвижных источников. В соответствии с действующей нормативной документацией в категорию передвижных источников включаются только автотранспортные средства и железнодорожная техника. Данные платежи обязаны вносить организации, являющиеся собственниками указанных источников. В основу

III. ПРОБЛЕМЫ ИСЧИСЛЕНИЯ И УПЛАТЫ ОТДЕЛЬНЫХ НАЛОГОВ

определения суммы платежа положено количество потребленного топлива. В результате за рамками данного платежа оказываются выбросы водного и воздушного транспорта, причем водные суда широко применяют так называемые тяжелые виды топлива. В окружающую среду вследствие этого попадают наряду с относительно безобидными оксидами углерода оксиды серы и азота и другие высокоопасные и канцерогенные соединения.

Не учитывается в отношении автотранспортных средств и уровень их экологической безопасности (например, соответствие экологическим стандартам). Поэтому можно утверждать, что различные виды транспорта в действующем варианте взимания обязательных платежей в отношении экологического воздействия находятся в неравном положении.

Ущерб от вредных выбросов автомобильного транспорта, принадлежащего юридическим лицам в настоящее время, компенсируется платежами за загрязнение окружающей среды вредными выбросами. Для автовладельцев — физических лиц подобные платежи отсутствуют.

Таким образом, даже укрупненный анализ показывает определенную неравномерность и несправедливость действующего налогообложения транспортных средств.

Непонятность и даже абсурдность ныне существующего транспортного налога признают и законодатели, и исполнительная власть. Транспортный налог исчисляется исходя из количества лошадиных сил двигателя, при этом невозможно определить какой автомобиль гораздо больше изнашивает дороги и портит атмосферу.

С 2011 г. Министерство финансов предлагает повысить стоимость топлива, включив в него акциз. Причем акциз предлагается вводить постепенно. В 2011 году увеличить стоимость топлива на 1 рубль, в 2012–м — еще на рубль, и с 2013–м установить акциз в размере 3 рубля за литр бензина или дизельного топлива. Предполагается, что указанные средства будут поступать в местные бюджеты, точнее в местные дорожные фонды (на строительство или содержание дорог) [4]. При этом предлагается сохранить транспортный налог, сократив его вдвое. Примечательно, что для машин до 150 л.с. местным властям будет дано право сократить транспортный налог до нуля.

Кстати, у сборов за бензин есть несколько серьезных и не учтенных недостатков. Во–первых, в нашей стране есть довольно большая категория людей, которые освобождены от уплаты транспортного налога. При включении в стоимость бензина этого акциза их льгота пропадет. Во–вторых, не учтен тот факт, что определенное количество автомобилей в нашей стране ездят на газе. В большинстве случаев это автобусы и грузовики. В стоимость газа акциз включать не планируется.

Минфин также рассматривает вопрос о дифференциации базовых ставок транспортного налога в зависимости от экологического класса автомобилей.

Современные мощные автомобили, отвечающие стандартам «Евро-4», производят намного меньше вредных выбросов, чем старая маломощная карбюраторная машина.

Таким образом, экологический платеж может быть введен и для физических лиц, при его дифференциации в зависимости от количества вредных выбросов. Соответствие экологическому стандарту («Евро-2», «Евро-4» и др.) в данном случае должно быть внесено в техпаспорт автомобиля. В реальности вычислить владельцев старых авто по экологическому классу будет крайне сложно, поскольку принадлежность автомобилей к «Евро-2» или «Евро-3» по документам не проходит. Данная мера потребует ужесточения техосмотра, во время которого придется отслеживать экологически вредный и опасный транспорт.

При условии двукратного снижения базовой ставки транспортного налога, которое намечено правительством с 1 января 2011 года, коэффициент 2 для самых «грязных» автомобилей ниже «Евро-2» останется неизменным. Для всех остальных — снизится. Для машин стандарта «Евро-4» коэффициент будет равен единице. Для класса «Евро-5» коэффициент составит 0,7, для «Евро-3» — 1,2, для «Евро-2» — 1,6 [4].

Данные коэффициенты будут введены в целях экономического стимулирования отечественных потребителей к приобретению транспортных средств более высокого экологического класса. Как предполагается, данная мера ускорит переход автовладельцев на более экологичные автомобили. В отношении грузового транспорта, который, как известно, является главным виновником загрязнения окружающей среды, предлагается изменять базу взимаемого транспортного налога в зависимости от полной массы автомобиля или фуры.

1. Налоговый кодекс Российской Федерации. Часть вторая от 5 августа 2000 г. № 117-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 19 июля 2000 г.: одобрен Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 5 августа 2000 г. (в ред. от 30.07.2010 г.)// Парламент. газ. — 2000. — 10 авг. № 151–152.

2. О налогах на имущество физических лиц: закон Рос. Федерации от 9 декабря 1991 г. № 2003-1// Рос.газ. — 1992. — 14 февраля. № 36

3. Об охране окружающей среды: фед. закон Рос. Федерации от 10.01.2002 № 7-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 20 декабря 2001 г.: одобрен Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 26 декабря 2001 г. (ред. от 27.12.2009)// Парламент. газ. — 2001. — 12 янв. № 9.

4. Министерство Финансов российской Федерации [Официальный сайт] URL:<http://www.minfin.ru> (дата обращения 25.10.2010).