

ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И В ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ

Заикин В. В.¹, Бочарникова М. И.²

¹Заикин Виталий Викторович / Zaikin Vitaliy Viktorovich - научный руководитель, кандидат юридических наук, доцент;

²Бочарникова Мария Игоревна / Bocharnikova Maria Igorevna – студент,
кафедра административного и финансового права,
Северо-Кавказский федеральный университет, г. Ставрополь

Аннотация: в статье проведён комплексный анализ применения транспортного налога в Российской Федерации и в странах зарубежья. В настоящее время в общественной жизни большинства государств задействована автомобильная индустрия. Важным аспектом в этой сфере является налогообложение на транспорт, ведь именно налогообложение гарантирует независимость любого государства, будь это государство с маленьким населением либо большим. Транспортный налог — налог, взимаемый за регистрацию транспортных средств в государстве. Транспортный налог относится к региональным налогам. Транспортный налог выполняет цель привлечения к финансированию государственных расходов тех, кто, зарегистрировав свое транспортное средство, заявил его к участию в дорожном движении или предпринимательской деятельности. Рассмотрены ставки, установленные на использование транспорта в Российской Федерации и зарубежных странах. Определена роль транспортного налога в бюджете государств. Рассмотрены мнения ведущих специалистов и ученых по данной теме.

Ключевые слова: транспорт, налог, ставка, автомобиль, дорога, бюджет, налогообложение, мощность, двигатель, экология.

В настоящее время в общественной жизни большинства государств задействована автомобильная индустрия. Важным аспектом в этой сфере является налогообложение на транспорт, ведь именно налогообложение гарантирует независимость любого государства, будь это государство с маленьким населением либо большим. Граждане РФ нередко пишут жалобы о том, что транспортный налог в нашей стране превышает необходимую норму. Но так ли это на самом деле. В этом состоит актуальность выбранной темы.

Транспортный налог — налог, взимаемый за регистрацию транспортных средств в государстве. Транспортный налог относится к региональным налогам. Транспортный налог выполняет цель привлечения к финансированию государственных расходов тех, кто, зарегистрировав свое транспортное средство, заявил его к участию в дорожном движении или предпринимательской деятельности.

По мнению, известного экономиста Турлина Ж. А., в РФ транспортный налог призван обеспечивать доходные источники государства на содержание транспортной инфраструктуры. Величину налога, порядок и сроки его уплаты, формы отчётности, а также налоговые льготы устанавливают органы законодательной власти субъектов РФ.

История введения налога на транспорт берет свое начало с начала создания первого автомобиля в 1908 году.

Впервые транспортный налог включили в стоимость бензина в США практически одновременно с появлением первого массового автомобиля Ford-T в 1908 году. Но в большинстве стран применяется система налогообложения автомобильной сферы [6, с. 97].

Современная история транспортного налога началась с 1991 года с принятия Закона Российской Федерации «О дорожных фондах в Российской Федерации» от 18 октября 1991 г. №1759-1. Налоги, зачисляемые в дорожные фонды, носили целевой характер и служили источниками финансирования затрат, связанных с содержанием, ремонтом, реконструкцией и строительством автомобильных дорог общего пользования общегосударственного и местного значения. Этим Законом предусматривалось формирование доходной части дорожного фонда от поступлений в виде налогов и сборов:

Начиная с 2010 все российские регионы получили право на самостоятельное установление ставки на транспортный налог. Транспортный налог в Российской Федерации на сегодняшний день меняется лишь от изменения мощности автомобильного двигателя, который измеряется лошадиными силами. Если лошадиных сил у двигателя больше, то соответственно и больше будет составлять налоговая ставка [5, с. 26].

Это правило действительно для всех, в том числе и для летательных аппаратов, за исключением реактивных. Денежные средства, поступающие от транспортного налога, направляются просто в государственный бюджет. Совсем иначе транспортный налог.

В Израиле с лета 2009 года все автомобили условно поделили на 15 экологических групп по уровню загрязнения окружающей среды. Покупатели самых «вредных» автомобилей платят в казну 92 процента

стоимости машины. Минимальный же налог – 10 процентов цены – должны отдать государству хозяева электромобилей. За гибридные авто израильские власти просят 30 процентов. В среднем же максимальная налоговая нагрузка при среднем доходе автомобилиста составляет около 70 процентов стоимости авто [10, с. 93].

С июля 2009 года в Германии введен единый принцип налогообложения автомобилистов. Водители платят одновременно за объем двигателя и за объем выброса CO₂. «Кубики» машин с бензиновыми двигателями стоят не так дорого – 2 евро за каждые 100 см³. Объемы дизельных автомобилей обходятся дороже – по 9 евро за каждые 100 см³.

Так же дополнительным взносом в Германии является внесение платы за обобщем выброса в атмосферу CO₂. Данное введение заставляет задумываться граждан Германии о покупке автомобилей, сохраняющих экологию. Так же данная система выгодна для налогоплательщиков габаритных автомобилей, имея в пользовании автомобиль мощный и крупный, они платят и вовсе небольшой налог около 25 евро.[4, с. 75].

По мнению, исследователя зарубежных налоговых систем Лаврененко Ж. А., похожая система действует и во Франции. Различие лишь в том, что владелец автомобиля оплачивает ставку налога, зависящую не от объема автомобильного двигателя, а от его мощности. Так, на техпаспорт «Порше турбо 911» с объемом двигателя 420 л.с. (выхлоп 339 граммов CO₂ на км) помимо 800 с лишним евро (обычный тариф) придется еще и «экологическая» нагрузка в 584 евро. Денежные средства от данного транспортного налога во Франции решено направлять на поддержку финансирования программ, поддерживающих сохранность экологии [2, с. 8].

В Соединенных Штатах Америки налоговая транспортная система так же построена в пользу экологии. Свою реализацию транспортный налог нашел в довольно-таки простой схеме, если автомобиль потребляет большое количество топлива, то соответственно больше проезжает километража.

Рассмотрим применение транспортного налога в Дании. В данной стране граждане, пользующиеся автомобилем, оплачивают намного больше налоговую ставку, чем граждане РФ. Это обуславливается тем, что в Дании программы сохранения экологии напрямую зависят так же, как и во Франции напрямую от транспортного налога. Высшее руководство намеренно поддерживать виды транспорта, сохраняющие экологию, такие как велосипед, мопед, поэтому регистрируя автомобиль, для водителя в Дании максимальная налоговая нагрузка составляет 105% от стоимости машины. Если же автомобиль стоит более 18 тысяч долларов, то нагрузка будет 180% от стоимости автомобиля [3, с. 14].

Рассмотрим программу применения налога на транспорт в Японии. Налоговая ставка в Японии на автомобиль зависит от вариации массы и объема двигателя автомобиля. Например, сумма налоговой ставки на автомобиль Land Cruiser будет составлять более 540 долларов.

Что же касается Китая, то там налоговая ставка напрямую зависит от стоимости автомобиля. На автомобили отечественного производства в Китае максимальная налоговая нагрузка составляет около 10 процентов от стоимости автомобиля, а на иномарку в 4 раза больше.

Для комплексного анализа приведем еще в пример налоговую ставку на транспорт в Австралии. В данной стране налоговые ставки практически не различаются, там абсолютно все граждане платят одинаковую стоимость. Максимальная нагрузка в Австралии транспортного налога составляет 10% от стоимости автомобиля и 5% на грузовой транспорт [6, с. 17].

Подводя итог исследования, можно сделать вывод, что в большинстве зарубежных стран транспортного налога не существует. Вместо него взимается налог на имущество, экологический и дорожный налог. Экологический налог способствует приобретению автомобилей, менее отравляющих атмосферу, равно, как использование менее загрязняемой окружающей среды вида передвижения, такого, к примеру, как метро и троллейбусы. Из этих налогов некоторые могут отсутствовать, либо объединяться с ними, так же они могут быть скрытыми.

Поэтому в заключении хотелось бы отметить, что в России, выходит, далеко не самый высокий транспортный налог, как отмечено в жалобах Граждан РФ. В странах, которые мы рассмотрели, проводя комплексный анализ, доходы у людей несоизмеримо выше, чем в Российской Федерации. Для многих граждан РФ затруднительно оплачивать транспортный налог, составляющий более 4000 рублей в год. По сравнению с Европейскими странами, где, за двухлитровую машину с выхлопом 150 граммов на км житель Европы выкладывает примерно 500 евро в год. Но в последнее время в РФ, как и в странах Европы, все чаще затрагивается тема, о переходе на транспорт и топливо, сохраняющие экологию. Необходимо отметить, что данное изменение, прежде всего, начнется с изменения налога на транспорт.

Литература

1. Налоговый кодекс Российской Федерации - часть первая от 31 июля 1998 г. № 146-ФЗ и часть вторая от 5 августа 2000 г. № 117-ФЗ.

2. Письмо Минфина России «Об исчислении транспортного налога» от 10.07.2010 №03-05-06-04/121. СПС «Консультант плюс».
3. Письмо Минфина России «О порядке уплаты транспортного налога» от 27.08.2010 №03-05-06-04/140. СПС «Консультант плюс»
4. *Апресян В. Д.* Опыт зарубежных стран в применении налога на транспорт. М.: Налоги, 2013.
5. *Арзамасова Г. И.* Опыт зарубежных стран в применении налога на транспорт. М.: Налоги, 2013.
6. *Верецагин Е. М.* Налог на транспорт и его применение в странах западной Европы. Москва: Изд-во СГУ, 2015.
7. *Костомаров В. Г., Кураева В.А.* Транспортный налог в РФ и история его развития. М.: «Триада-Х», 2012.
8. *Лещенко. С. Г.* Налогая система США. М.: «Мир», 2015.
9. *Лаврененко Ж. А.* Транспортный налог во Франции. М.: «Эльмо-Видо», 2014.
10. *Невродова А. Г.* Транспортный налог в Израиле. М.: «Т-Х», 2013.
11. *Острожский Д. И.* Развитие экологической безопасности. Вред автомобилей. М.: Налоги, 2013.
12. *Рогожин А. К.* Налог на транспорт. История развития в РФ. Москва: Изд-во Эсмо, 2015.
13. *Сараф Н. И.* Транспортный налог в РФ, переход на экологическую сохранность. М.: «Триада-Х», 2012.
14. *Степанов Ю. С.* Налоговая политика в РФ. М.: «Эсмо», 2014.
15. *Турлин Ж. А., Стасаева Н. А.* Транспортный налог в РФ и история его развития. М.: «Триада-Х», 2014.
16. *Якимин Л. В.* Транспортный налог в Европе и история его развития. М.: «Т-Х», 2013.