

УДК 336.221

*И.Г. Щербакова, Г.А. Хрупко***ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА
В УДМУРТСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ**

Рассмотрен транспортный налог, который устанавливается законами субъектов РФ и является источником доходов региональных бюджетов. Средства от его уплаты направляются на финансовое обеспечение выполняемых задач и функций субъектов РФ, в том числе на развитие дорожной инфраструктуры. В структуре доходов консолидированного бюджета Удмуртской Республики доля транспортного налога составляет менее 2 %, что говорит о его незначительной фискальной роли. Вместе с тем в абсолютной сумме транспортный налог ежегодно превышает 1 млрд руб., что является существенным для бюджета Удмуртской Республики. Особенностью данного налога выступает отсутствие прямой зависимости между суммой уплачиваемого налога и условиями хозяйствования налогоплательщика. С 1 января 2019 г. в Удмуртской Республике были увеличены ставки транспортного налога, что в первую очередь оказало влияние на физических лиц, поскольку их доля составляет более 98 % от общего числа налогоплательщиков. Проведенный анализ транспортного налога позволил выявить ряд проблем, актуальных для Удмуртской Республики, связанных с механизмом расчета и взимания транспортного налога в регионе, а также разработать предложения, способствующие их решению.

Ключевые слова: налог, транспортный налог, объект налогообложения, мощность двигателя, налоговая ставка, бюджет, перечень объектов недвижимости, недвижимое имущество.

DOI: 10.35634/2412-9593-2021-31-3-409-414

В современном мире развитая дорожная сеть и транспортная система обеспечивают не только территориальную целостность любого государства, но и регулируют скорость логистики товарооборота и, соответственно, создают условия для социально-экономического развития бизнеса, страны и повышения конкурентоспособности национальной экономики. Владение и эксплуатация транспорта напрямую связаны с введением обязательных налоговых платежей с транспортных средств в бюджет государства.

В Российской Федерации транспортный налог введен гл. 28 Налогового Кодекса (НК РФ), устанавливается и вводится в действие в соответствии с НК РФ и законами субъектов РФ и относится к категории региональных налогов. Денежные средства от уплаты данного налога в полном объеме поступают в бюджет субъекта РФ (ст. 56 Бюджетного кодекса РФ). Его особенностью является отсутствие прямой зависимости между суммой уплачиваемого налога и условиями хозяйствования налогоплательщика.

Плательщиками транспортного налога являются физические и юридические лица, на которых зарегистрированы транспортные средства. У налогоплательщика обязанность по уплате налога возникает с момента регистрации транспорта, а прекращается в случаях снятия его с учета в регистрирующих органах либо угона. Ст. 358 НК РФ установлен перечень наземных, водных и воздушных транспортных средств, признаваемых объектом налогообложения. Налоговая база определяется отдельно по каждому транспортному средству на основании технической документации или регистрационных документов. При исчислении транспортного налога налоговой базой для транспортных средств:

- с двигателем является мощность двигателя в лошадиных силах;
- для воздушных с реактивными двигателями – тяга реактивного двигателя в килограммах силы;
- для водных самоходных (буксируемых) – валовая вместимость;
- для прочих водных и воздушных – единица транспортного средства [1].

Анализ налогообложения транспортных средств в зарубежных странах свидетельствует о зависимости налога от различных характеристик и факторов. Так, в Великобритании сумма налога рассчитывается исходя из типа топлива, количества выбросов углекислого газа, размера транспорта и даты его регистрации. В Китае – основой для исчисления налога является вид транспортного средства и объем двигателя. В Казахстане сумма налога зависит от количественных характеристик: объема и мощности двигателя, грузоподъемности и количества посадочных мест. Помимо этого, в различных странах отмечается наличие повышенных налогов на отдельные виды транспортных средств [2].

Региональные органы власти в Российской Федерации имеют право определять ставки по транспортному налогу, исходя из налоговой базы по конкретному виду транспортного средства, а также базовых ставок (ст. 361 НК РФ). На региональном уровне имеется возможность изменения базовых ставок (до десятикратного размера). Вплоть до нуля может быть изменена ставка для легковых автомобилей (мощность двигателя до 150 л.с.).

В соответствии с действующим законодательством субъектов РФ ставки транспортного налога могут быть дифференцированы в зависимости от количества лет, прошедших с года выпуска транспортных средств, или экологического класса. На территории Удмуртской Республики транспортный налог действует в соответствии с Законом УР от 27 ноября 2002 г. № 63-РЗ «О транспортном налоге в Удмуртской Республике».

Рассмотрим значимость данного налога в доходной части бюджета Удмуртской Республики за период с 2017 по 2019 г. (табл. 1).

Таблица 1

Объем и структура поступлений по транспортному налогу в консолидированный бюджет Удмуртской Республики за 2017–2019 гг.

Показатель	2017 год		2018 год		2019 год	
	тыс. руб.	структура, %	тыс. руб.	структура, %	тыс. руб.	структура, %
Транспортный налог	1 077 409	100	1 089 986	100	1 226 154	100
в том числе:						
физических лиц	855 326	79,39	856 212	78,55	948 256	77,34
организаций	222 083	20,61	233 774	21,45	277 898	22,66

В последние годы в Удмуртской Республике наблюдается положительная динамика поступлений по транспортному налогу. Согласно представленным данным, основной рост поступлений по транспортному налогу приходится на 2019 г., что связано с увеличением налоговых ставок в Удмуртской Республике и с отменой федеральной налоговой льготы по транспортным средствам, разрешенная максимальная масса которых превышает 12 т. Помимо этого, положительная динамика поступлений по транспортному налогу может быть связана с ростом числа налогоплательщиков и увеличением объектов налогообложения, анализ по которым представлен далее.

В структуре доходов консолидированного бюджета Удмуртской Республики доля транспортного налога составляет менее 2 %, что говорит о его незначительной фискальной роли. За период с 2017 по 2019 г. удельный вес его поступлений практически не изменился. Вместе с тем в абсолютной сумме транспортный налог ежегодно превышает 1 млрд руб., что является существенным для бюджета Удмуртской Республики.

Анализируя структуру имущественных налогов в бюджете республики, можно отметить, что значимость транспортного налога снижается – в 2019 г. его удельный вес составил 13,23 %, что меньше аналогичного показателя 2017 г. на 1,5 %. Наибольшую сумму поступлений транспортного налога обеспечивают физические лица. На протяжении анализируемого периода удельный вес налога, уплачиваемого гражданами, составил более 77 %. В 2019 г. по сравнению с 2017 г. доля транспортного налога организаций увеличилась с 20,61 % до 22,66 %. Следовательно, по физическим лицам удельный вес поступлений налога уменьшился на 2,05 % [3].

Поскольку основную долю налогоплательщиков по транспортному налогу составляют физические лица, рассмотрим статистику обращений граждан в налоговые органы Удмуртской Республики.

Всего в 2019 г. в налоговые органы республики поступило на рассмотрение 30 951 обращений граждан. По сравнению с 2018 г., в котором поступило 33 164 обращения, их количество уменьшилось на 6,67 % или на 2 213 единиц. Около половины от общего числа обращений граждан составили обращения по вопросам имущественного налогообложения – их поступило в количестве 14 602 единиц. Треть от этих обращений связаны с администрированием транспортного налога – в 2019 г. налоговые органы Удмуртской Республики получили 4 900 таких обращений.

Обращения по вопросам администрирования транспортного налога в 2019 г. составляют 16 % от общего числа обращений. По сравнению с 2018 г., количество обращений по вопросам транспорт-

ного налога увеличилось на 1,5 % или на 73 единицы. В 2018 г. их доля составила 14 % от общего количества обращений. Граждане обращались в связи с неполучением налоговых уведомлений, отсутствием сведений о налоговой льготе, неверно указанными данными об объектах налогообложения в налоговых уведомлениях и по другим причинам [4].

Рост обращений физических лиц в налоговые органы говорит о том, что налоговое законодательство имеет ряд недостатков, которые затрагивают, в том числе, нормы, касающиеся исчисления, функционирования и практической реализации транспортного налога. К числу таких недостатков можно отнести правовую неопределенность, которая связана с применением повышающего коэффициента в отношении легковых автомобилей средней стоимостью от 3 млн руб.

Как показывает практика, применение повышающего коэффициента (от 1,1 до 3-х) к ставкам налога по легковым автомобилям средней стоимостью от 3 млн руб. вызывает ряд трудностей как у налогоплательщиков, так и у налоговых органов. Повышающий коэффициент, предусмотренный ст. 362 НК РФ, учитывается при исчислении транспортного налога по легковым автомобилям согласно Перечню, формируемого Минпромторгом России. Это означает, что коэффициент не применяется в случае отсутствия данного автомобиля в Перечне. Иными словами, если марка, модель или версия автомобиля налогоплательщика не соответствуют описанию, указанному в соответствующем Перечне, то коэффициент учитываться не должен. С каждым годом количество транспортных средств, включенных в Перечень Минпромторга России, увеличивается (с 425 единиц в 2015 г. до 1300 единиц в 2020 г.) [5].

Однако, согласно письму Минфина России от 12 июля 2017 г. №03-05-04-04/44504, повышающий коэффициент применяется к дорогостоящим автомобилям даже при условии, что в Перечне содержится описание модели автомобиля в меньшем объеме по сравнению со сведениями из ГИБДД МВД России о данной марке автомобиля, а также для обратной ситуации. Фактически это создает правовую неопределенность, поскольку отсутствует четкий порядок применения Перечня Минпромторга России.

К примеру, в соответствии с Письмом Минпромторга России от 13 апреля 2020 г. № ПГ-20-3482, транспортное средство BMW 530D XDRIVE 2017 г. выпуска относится к позиции 77 Перечня для налогового периода 2018 г. с наименованием легкового автомобиля «BMW 530d xDrive Luxury Седан». С одной стороны, повышающий коэффициент применяться не должен, поскольку модель автомобиля не соответствует описанию, указанному в Перечне. А с другой стороны, которой придерживается Минфин России, повышающий коэффициент учитывается при исчислении транспортного налога, так как в Перечне содержится описание модели автомобиля в большем объеме по сравнению со сведениями из ГИБДД МВД России.

Двойное толкование и применение норм Налогового кодекса создает неопределенность не только для налогоплательщиков, но и налоговых инспекторов, которые должны субъективно оценить отнесение автомобилей к категории дорогостоящих.

В качестве решения данной проблемы предлагается установить критерий отнесения автомобиля к категории дорогостоящих не по стоимости транспортного средства, а по конкретной марке. То есть исчисление суммы транспортного налога с учетом повышающего коэффициента будет производиться, например, по таким маркам, как: Land Rover, Infiniti, Porsche, Lexus, Mercedes-Benz, Bugatti, Rolls-Royce и другим без дополнительных условий комплектации и технических характеристик. Как результат – прозрачные условия для налогообложения в рамках ст. 21 Налогового кодекса с целью обеспечения прав налогоплательщиков понимать и предусматривать к уплате в бюджет определенную сумму налога; отсутствие жалоб налогоплательщиков и налоговых споров по вопросам применения повышающего коэффициента.

Не менее актуальной проблемой является непропорциональный рост ставок по транспортному налогу. С 2019 г. в Удмуртской Республике налоговые ставки увеличились до средних по Приволжскому федеральному округу практически для всех категорий транспортных средств. Проанализируем изменение налоговых ставок по легковым автомобилям, поскольку они являются наиболее распространенным транспортом в регионе – их доля составляет 84 % от общего количества транспортных средств (табл. 2).

Наибольший рост ставки по транспортному налогу наблюдается в отношении легковых автомобилей, мощность двигателя которых не превышает 100 л. с. Это означает, что с 2019 г. сумма налога по таким транспортным средствам увеличилась на 75 %, а по легковым автомобилям с мощностью двигателя от 100 до 150 л. с. – на 45 %, что несправедливо по отношению к владельцам маломощных

автомобилей. Рост налоговых ставок оказывает влияние в первую очередь на физических лиц, поскольку их доля составляет более 80 % от общего числа налогоплательщиков. Такой способ реформирования может привести к увеличению задолженности по транспортному налогу, а поступления в бюджет Удмуртской Республики и вовсе могут сократиться.

Таблица 2

Анализ изменения налоговых ставок по транспортному налогу, установленных в Удмуртской Республике на 2018 и 2019 годы

Мощность двигателя легкового автомобиля	Налоговая ставка на 2018 год, руб. за 1 л. с.	Налоговая ставка на 2019 год, руб. за 1 л. с.	Темп прироста 2019/2018, %
до 100 л. с. включительно	8	14	75
свыше 100 л. с. до 150 л. с. включительно	20	29	45
свыше 150 л. с. до 200 л. с. включительно	50	50	0
свыше 200 л. с. до 250 л. с. включительно	75	75	0
свыше 250 л. с.	100	150	50

Решением указанной проблемы может выступать повышение налоговых ставок в равной пропорции с целью увеличения суммы транспортного налога для всех категорий налогоплательщиков в равной степени. Учитывая, что для наиболее мощных и дорогостоящих автомобилей ставка по налогу увеличилась на 50 %, предлагается повысить ставки в отношении всех автомобилей на 50 %.

В современных условиях существенной проблемой является социальное неравенство, которое заключается в отсутствии налоговых мер поддержки, предусмотренных для налогоплательщиков-физических лиц. Пандемия коронавируса вызвала ряд негативных последствий для экономики России, одной из которых является частичная или полная потеря доходов населения в связи с приостановлением работы предприятий большинства сфер деятельности. В сфере налогообложения меры, реализуемые Федеральной налоговой службой, направлены лишь на поддержку бизнеса: освобождение от уплаты налогов, сборов, страховых взносов, авансовых платежей, продление сроков сдачи отчетности, приостановление мер взыскания и другие. Для физических лиц, не являющихся индивидуальными предпринимателями, налоговых мер поддержки не предусмотрено. При этом данный период характеризуется сложной социально-экономической ситуацией в стране, поскольку наблюдается резкий рост уровня безработицы. По данным государственной службы занятости населения Удмуртской Республики, за два месяца второго квартала 2020 г. по сравнению с первым кварталом данного периода был отмечен рост безработицы практически в 3 раза. По состоянию на 1 июня 2020 г. численность граждан, обратившихся за содействием в поиске подходящей работы и состоящих на регистрационном учете, составила 24 715 человек, тогда как на 1 апреля 2020 г. в службе занятости было зарегистрировано 8 880 человек, то есть темп роста составил 278 % [6]. Наряду с официальной безработицей представлена неофициальная и скрытая безработица, которая проявляется в виде урезания заработной платы либо невыплатой, вынужденными отпусками и простоями.

Исходя из данных статистической налоговой отчетности за 2018 г., можно отметить, что в Удмуртской Республике основная часть населения, а именно 52,5 %, владеет легковыми автомобилями с мощностью двигателя до 100 л. с. Сумма транспортного налога по указанным автомобилям за 2018 г. составила 134 млн руб. или 14 % от общей суммы транспортного налога, подлежащей уплате в бюджет Удмуртской Республики. Более половины налогоплательщиков-физических лиц уплачивает налог по маломощным легковым автомобилям, что говорит об их финансовом положении, не позволяющем приобретать более мощные и дорогостоящие транспортные средства. Учитывая, что с 2019 г. ставки по транспортному налогу в Удмуртской Республике повысились, для владельцев недорогих автомобилей сумма налога увеличилась почти в 2 раза, тогда как для других налогоплательщиков – менее чем в 1,5 раза.

За 2018 г. граждане республики по легковым автомобилям, мощность двигателя которых не превышает 100 л. с., уплатили в бюджет 134 млн руб., за 2019 г. – 234 млн руб. Таким образом, сумма налога на один маломощный автомобиль в среднем за 2018 г. составила 512 руб., а за 2019 г. – 900 руб. Только за счет повышения налоговых ставок увеличилась налоговая нагрузка для граждан, которые не относятся к обеспеченной категории людей.

Вышеизложенное свидетельствует о необходимости введения мер социальной направленности, в частности, мер поддержки в сфере налогообложения, направленных на снижение налогового бремени налогоплательщиков-физических лиц.

На территории Удмуртской Республики в качестве решения данной проблемы можно предложить установление налоговой льготы для физических лиц в виде снижения налоговой ставки по транспортному налогу на 50 % в течение 2 лет. Предполагается, что указанная льгота будет предоставляться в отношении легковых автомобилей, мощность двигателя которых не превышает 100 л. с. В качестве примера можно привести такие автомобили, как: Kia Picanto (67 л. с.), Renault Logan (82 л. с.), Opel Corsa (70 л. с.), Chevrolet Niva (80 л. с.), Daewoo Matiz (52 л. с.) и другие.

Предоставляя указанную льготу, бюджет Удмуртской Республики недополучит 117 млн руб. или 8 % от общей суммы транспортного налога, однако, учитывая рост налоговых ставок, сумма транспортного налога, подлежащая уплате в бюджет, увеличится на 17 %. Данная мера будет направлена на социальную поддержку части населения Удмуртской Республики, в большей степени пострадавших от мер, принятых в связи с противодействием распространению новой коронавирусной инфекции.

Рассмотренные выше проблемы свидетельствуют о наличии в российском налоговом законодательстве недостатков, связанных с исчислением и практической реализацией транспортного налога. Их решение позволит снизить социальное неравенство, уменьшить количество налоговых споров и жалоб налогоплательщиков и упростит порядок исчисления транспортного налога.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 №117-ФЗ (ред. от 08.06.2020 г.) // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19671/.
2. Токмачева Н.В., Бородина Ю.И. Актуальные практики налогообложения транспортных средств в зарубежных странах // Государственное и муниципальное управление. Учетные записки. 2019. № 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/aktualnye-praktiki-nalogooblozheniya-transportnyh-sredstv-v-zarubezhnyh-stranah>.
3. Отчет о налоговой базе и структуре начислений по транспортному налогу (форма №5-ТН). URL: http://www.nalog.ru/rn18/related_activities/statistics_and_analytics/forms/.
4. Справка о работе с обращениями граждан и запросами пользователей информацией в УФНС России по Удмуртской Республике. URL: http://www.nalog.ru/rn18/related_activities/statistics_and_analytics/appeals_citizens/.
5. Информация Минпромторга России «Перечень легковых автомобилей средней стоимостью от 3 миллионов рублей, подлежащий применению в очередном налоговом периоде (2020 год)». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_346845/.
6. Сведения о содействии занятости граждан за месяц. URL: <https://szan.mintrud18.ru/reports/index>.
7. Приказ Минпромторга России от 28.02.2014 №316 «Об утверждении Порядка расчета средней стоимости легковых автомобилей в целях главы 28 Налогового кодекса Российской Федерации // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_161386/.
8. Закон Удмуртской Республики от 27.11.2002 № 63-РЗ (ред. от 29.11.2019 г.) «О транспортном налоге в Удмуртской Республике». URL: <http://docs.cntd.ru/document/960006298>.
9. Отчет о начислении и поступлении налогов, сборов и иных обязательных платежей в бюджетную систему Российской Федерации (форма № 1-НМ). URL: http://www.nalog.ru/rn18/related_activities/statistics_and_analytics/forms/.
10. Письмо ФНС России от 18.07.2017 №БС-4-21/14024 «О транспортном налоге в отношении дорогостоящих легковых автомобилей» (вместе с Письмом Минфина России от 12.07.2017 №03-05-04-04/44504) // СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_221550/.
11. Сидорова А.В., Цельникер Г.Ф. Реформирование транспортного налога: история и современность // Вестн. ВУиТ. 2017. № 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/reformirovanie-transportnogo-naloga-istoriya-i-sovremennost>.
12. Отчет о результатах контрольной работы налоговых органов (форма №2-НК). URL: http://www.nalog.ru/rn18/related_activities/statistics_and_analytics/forms/.

Поступила в редакцию 20.04.2021

Щербакова Ирина Геннадьевна, кандидат экономических наук, доцент
E-mail: ir.scherbackova@yandex.ru

Хрипка Галина Александровна, старший преподаватель
E-mail: tga433@yandex.ru

ФГБОУ ВО «Удмуртский государственный университет»
426034, Россия, г. Ижевск, ул. Университетская, 1 (корп. 4)

I.G. Shcherbakova, G.A. Khripko

**PROBLEMS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT TAX
IN THE UDMURT REPUBLIC**

DOI: 10.35634/2412-9593-2021-31-3-409-414

The article considers the transport tax, which is established by the laws of the subjects of the Russian Federation and is a source of income for regional budgets. The funds from its payment are directed to the financial support of the tasks and functions performed by the subjects of the Russian Federation, including the development of road infrastructure. In the structure of the consolidated budget revenues of the Udmurt Republic, the share of the transport tax is less than 2%, which indicates its insignificant fiscal role. At the same time, in absolute amount, the transport tax annually exceeds 1 billion rubles, which is significant for the budget of the Udmurt Republic. A feature of this tax is the absence of a direct relationship between the amount of tax paid and the conditions of the taxpayer's business. Since January 1, 2019, transport tax rates have been increased in the Udmurt Republic, which primarily affected individuals, since their share is more than 98% of the total number of taxpayers. The analysis of the transport tax made it possible to identify a number of problems that are relevant for the Udmurt Republic, related to the mechanism of calculating and collecting transport tax in the region, as well as to develop proposals that contribute to their solution.

Keywords: tax, transport tax, object of taxation, engine power, tax rate, budget, list of real estate, real estate.

Received 20.04.2021

Shcherbakova I.G., Candidate of Economics, Associate Professor

E-mail: ir.scherbackova@yandex.ru

Khripko G.A., Senior lecturer

E-mail: tga433@yandex.ru

Udmurt State University

Universitetskaya st., 1/4, Izhevsk, Russia, 426034