

ISSUES OF ECONOMIC DYNAMICS OF THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SECTOR

УДК 336.73

Л. А. ЛОМОВЦЕВА

*Крымский инженерно-педагогический университет им. Февзи Якубова,
г. Симферополь, Российская Федерация*

ОСОБЕННОСТИ АДМИНИСТРИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В РОССИИ

Одним из направлений рассмотрения налогового администрирования является налоговое стимулирование как элемент экономической политики государства [1]. При этом следует обратить внимание на механизм налоговой системы в целом, так и на модель начисления и уплаты отдельных налогов и сборов.

Рассмотрим анализ модели транспортного налога в России. Транспорт играет значительную роль во всем мире, развитие которого имеет особое экономическое значение для стран с обширной территорией. Для таких стран большой парк транспортных средств является обязательным элементом межрегионального сотрудничества и мобильности рабочей силы.

Российская модель транспортного налога имеет следующие особенности:

1) широкий спектр транспортных средств облагается налогом. Для каждого вида транспорта существует определенная налоговая база. При этом подавляющую часть облагаемых налогом транспортных средств – более 99 % – составляют автомобили. Лодки и самолеты (включая реактивные) составляют немногим более 1 % всех облагаемых налогом транспортных средств. Налогообложение в первую очередь зависит от мощности двигателя;

2) ставки налога устанавливаются в рублях за одну лошадиную силу мощности двигателя. Налог является прогрессивным, с наиболее заметной прогрессивной ставкой для автомобилей. Например, ставка налога для автомобилей с мощностью двигателя более 250 л. с. в шесть раз выше, чем для автомобилей с мощностью двигателя до 100 л. с., а для грузовых автомобилей ставка выше всего в три раза. Такой подход к дифференциации ставок не учитывает экологический класс транспортных средств и не позволяет компенсировать негативные экстерналии, возникающие у территориальной общности;

3) транспортный налог в России является налогом на имущество, т. е. связан с владением транспортным средством. При этом владение роскошным автомобилем облагается налоговой надбавкой, которая может увеличить налоговую ставку до трех раз;

4) транспортный налог является региональным налогом. Он не является целевым налогом и полностью уплачивается региону. Субъекты Российской Федерации могут применять дифференцированные налоговые ставки, применимые к каждой категории транспортных средств (увеличивая или уменьшая установленные государством налоговые ставки, но не более чем в десять раз). Регионы могут также устанавливать дифференцированные ставки налога в зависимости от количества лет, прошедших с года изготовления транспортных средств, и (или) их экологического класса. Регионы уполномочены это делать с 2010 года, но пока не воспользовались этой возможностью.

Рассмотрим модель транспортного налога, содержащую следующие изменения составляющих ее элементов:

1) транспортный налог должен стать целевым налогом. Доходы от налога должны аккумулироваться в дорожных фондах регионов и муниципалитетов. Использование средств должно быть ограничено целями охраны окружающей среды, строительства и содержания дорог;

2) налоговая база по транспортному налогу должна использоваться совместно регионами и муниципалитетами. Таким образом, налоговая ставка должна быть разделена на региональную и местную составляющие;

3) предлагаем многоуровневую систему управления фискальными элементами налога. Разделение ставок и базовые (минимальные) налоговые ставки должны устанавливаться федеральным правительством. Регионы и муниципалитеты не могут уменьшить свою часть налоговой ставки, только увеличить ее, но не более чем в десять раз. Они также могут ввести льготы по части налогообложения.

Дальнейшие исследования могут быть связаны с разработкой количественной модели ставок транспортного налога для разных типов территорий и автотранспортных средств. Также может быть перспективным расчет потенциальных доходов дорожных фондов в ряде регионов и муниципалитетов, чтобы определить сумму денег, достаточную для масштабного дорожного строительства.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Демироглу, Н. Б.** Налоговое стимулирование как элемент экономической политики государства / Н. Б. Демироглу // KANT. – Ставрополь. – 2020. – № 4 (37). – С. 62–66.

A. LOMOVTSOVA

Crimean Engineering and Pedagogical University the name of Fevzi Yakubov, Simferopol, Russian Federation

FEATURES OF TRANSPORT TAX ADMINISTRATION IN RUSSIA