

Краева А.И. Транспортный налог в России и за рубежом: сравнительная характеристика // Академия педагогических идей «Новация». Серия: Студенческий научный вестник. – 2019. – №4 (апрель). – АРТ 300-эл. – 0,2 п.л. - URL: <http://akademnova.ru/page/875550>

РУБРИКА: ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 336.22

Краева Александра Ивановна
студентка 4 курса, юридический институт
Научный руководитель: Коротаева О.А., старший преподаватель
ФГБОУ ВО «Вятский государственный университет»
г. Киров, Российская Федерация
e-mail: alexandrakraewa3108@gmail.com

**ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ:
СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА**

Аннотация: Статья посвящена исследованию необходимости изменения подходов в установлении транспортного налога в России на основе сравнительной характеристики со странами зарубежья. Предложены пути изменения законодательства.

Ключевые слова: транспортный налог, региональное налогообложение, проблемы экологии, зарубежный опыт.

Kraeva Alexandra
4th year student of Law institute
Supervisor: O. Korotaeva, senior lecturer
FGBOU VO «Vyatka State University»
Kirov, Russian Federation
e-mail: alexandrakraewa3108@gmail.com

TRANSPORT TAX IN RUSSIA AND ABROAD: COMPARATIVE CHARACTERISTICS

Abstract: The article is devoted to the study of the need to change the approach to the establishment of a transport tax in Russia on the basis of comparative characteristics with foreign countries. Suggested ways to change the legislation.

Keywords: transport tax, regional taxation, ecological problems and foreign experience.

В современном мире автомобильная индустрия является неотъемлемой частью общественной жизни большинства государств. Поэтому вопрос налогообложения транспортных средств считается достаточно дискуссионным.

Транспортный налог – это налог, который взимается с владельцев зарегистрированных транспортных средств.

В Налоговом кодексе РФ транспортный налог закреплен как региональный, реализуется законами субъектов Российской Федерации о налоге и обязателен к уплате на территории соответствующего субъекта Российской Федерации. Законодательные органы субъектов РФ вправе самостоятельно определять налоговую ставку транспортного налога в зависимости от мощности двигателя в лошадиных силах: чем больше лошадиных сил – тем выше ставка.

Возникает вопрос почему берется именно показатель мощности двигателя, не связанный напрямую ни с габаритами, ни с массой, ни с токсичностью автомобиля, ни с его ценой, т.е. не определяют частоту использования автомобиля, его экологичность, вред, приносимый дорожному покрытию и т.д. Данный налог относится к категории

имущественных, следовательно, он должен учитывать возможную разницу в стоимости имущества. Использование транспортных средств, которые являются объектами налога, неразрывно связано с транспортной инфраструктурой и окружающей средой.

В настоящее время ведутся дискуссии о том, что такая налоговая система, действующая в России, весьма устарела и требует либо полной отмены транспортного налога, либо его замену на «другой формат».

Как известно, при взимании обязательного платежа должен соблюдаться баланс между его эффективностью и социальной справедливостью. Насколько рационален транспортный налог в России и действительно ли он требует изменений?

В большинстве развитых иностранных государств опыт в сфере транспортного налогообложения значительно отличается от российского и предусматривает льготы по транспортному налогу - снижение ставки налога для экологичного транспорта.

В 2009 году в Германии введен единый принцип налогообложения владельцев транспортных средств. Они платят одновременно за объем двигателя и чистоты выхлопа. Владельцы автотранспорта с бензиновым двигателем за каждые 100 см³ имеют ставку налога 2 евро, а с дизельным - 9 евро. За каждый грамм углекислого газа, вырабатываемого транспортным средством, автовладельцы уплачивают по 2 евро.

Также дополнительно владельцы машин в Германии платят за объем выбросов CO₂, этот газ стоит 2 евро за каждый грамм.

Такая система поощряет покупку и производство более экологических автомобилей. С 2016 года для электрических автомобилей действует освобождение от транспортного налога на 5 лет.

В США транспортный налог включен в стоимость топлива и составляет примерно 15% от цены. Таким образом, чем меньше используется автомобиль, тем меньше заплатит его владелец, и чем больше автомобиль нуждается в топливе, чем он чаще используется и чем больше соответственно выбрасывает вредных веществ в атмосферу, тем больше будет налог для автовладельца.

Также в Америке требуется заплатить разовый налог при покупке автомобиля (1-7% в зависимости от штата) и при его регистрации (цена также колеблется в различных штатах).

Примерно 60% собранных таким образом средств направляется в федеральный дорожный фонд, а 40% идут в дорожные фонды штатов. Причем все эти деньги расходуются исключительно на строительство и ремонт автомагистралей.

Самый высокий транспортный налог в Европе в Дании. Во-первых, при покупке автомобиля уплачивается сумма, которая может превышать стоимость самого автомобиля и составить 105-185%, в зависимости от степени его свойств способных загрязнять окружающую среду, во-вторых, налог включается в стоимость топлива. Таким способом, власть делает упор на поддержку видов транспорта, сохраняющих экологию (велосипед, мопед).

В Японии транспортный налог необходимо заплатить при покупке автомобиля. Он будет составлять примерно 5% от его стоимости. Далее при регистрации транспортного средства выплачивается сумма, которая будет рассчитываться исходя из объема двигателя и массы автомобиля.

В Китае транспортный налог включен в стоимость топлива. Он исчисляется в зависимости от объема двигателя. Кроме этого при покупке нового автомобиля отечественного производства в Китае максимальная

налоговая нагрузка составляет около 10% от стоимости автомобиля, а на иностранного производителя порядка 40%.

В Израиле транспортный налог колеблется между 10% и 92% от стоимости автомобиля в зависимости от экологической группы, в которую входит транспортное средство, по степени загрязнения окружающей среды.

В Великобритании данный вид исчисляется по нескольким составляющим: размер двигателя автомобиля, тип топлива, количество выбросов углекислого газа, дата регистрации автомобиля. Собственники электрических, гибридных, а также автомобилей с объемом мотора менее 1 литра транспортный налог не платят. Порядка 80% от средств, собранных в виде транспортного налога, направляется на финансирование дорожной отрасли, оставшаяся часть - на экологические программы.

Таким образом, в различных государствах мира транспортный налог в основном направлен на плату за загрязнение воздуха, порчу поверхности дорог и за возможность перемещаться на своем транспорте по ним.

Исходя из принципов справедливости и эффективности налогообложения полная отмена транспортного налога в России видится нецелесообразной, так как значительно снизится величина региональных бюджетов. Одной из наиболее удачных альтернатив транспортному налогу в РФ представляется включение его в цену на топливо, что приведет уплачиваемую сумму в зависимость от экологичности автомобиля и его веса, так как это напрямую влияет на загрязнение воздуха и изнашиванию дорог, а также является социально-справедливым решением.

Список использованной литературы:

1. Заикин В.Б., Бочарникова М.И. Транспортный налог в Российской Федерации и в зарубежных странах // Современные инновации. 2017. №1 (15).

Всероссийское СМИ

«Академия педагогических идей «НОВАЦИЯ»

Свидетельство о регистрации ЭЛ №ФС 77-62011 от 05.06.2015 г.

(выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций)

Сайт: akademnova.ru

e-mail: akademnova@mail.ru

2. Д. Ю. Русанова Возможные изменения и альтернативы транспортного налога // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2018. №12-2.

3. Дмитриев А. Как определяют транспортный налог за рубежом / А. Дмитриев // Клаксон, 2015. № 2 (562).

4. Лещенко. С. Г. Налоговая система США. М.: «Мир», 2015.

5. Раченкова В.В., Кузнецов Ю.О. Зарубежный опыт транспортного налогообложения // Academy. 2018. №8 (35).

6. Каширина М.В., Салихов Г.М. Актуальные проблемы и пути реформирования транспортного налога в России // Московский экономический журнал. 2018. №5.

Дата поступления в редакцию: 31.03.2019 г.

Опубликовано: 07.04.2019 г.

© Академия педагогических идей «Новация». Серия «Студенческий научный вестник», электронный журнал, 2019

© Краева А.И., 2019