

Региональный аспект применения транспортного налога (на примере Сибирского федерального округа РФ)

В статье рассматриваются особенности применения транспортного налога в Сибирском федеральном округе (СФО), оценивается уровень собираемости транспортного налога и пути повышения фискальной функции налога, дается краткий анализ возможности изменения налоговой базы по транспортному налогу. Приведен анализ преимуществ использования транспортного налога по сравнению с налогами, применяющимися ранее для формирования дорожного фонда. Проведена оценка удельной доли транспортного налога в общей сумме налоговых поступлений в консолидированный бюджет по СФО. Выявлено влияние уровня экономического развития региона на поступление транспортного налога и на налоговую политику, проводимую субъектами РФ. В соответствии с проведенным анализом дается оценка уровня формирования денежных фондов. Выявлен недостаточный уровень формирования денежных фондов с помощью транспортного налога в слабо развитых регионах. В статье приводится анализ причин неравномерного уровня собираемости налога в регионах СФО. Приведен анализ применения налоговых льгот по транспортному налогу. Определено широкое использование налоговых льгот по транспортному налогу в качестве социальной компенсации для населения и выявлено слабое использование налоговых льгот в качестве финансового стимула в технологическом развитии предприятий и отраслей экономики. Приводится критика предложений по налоговой базе транспортного налога в форме рыночной стоимости транспортного средства или веса автомобиля. Приводятся аргументы в пользу использования мощности двигателя в качестве налоговой базы транспортного налога. На базе осуществленного анализа дается вывод о характере и особенностях применения транспортного налога в СФО.

Ключевые слова: *налоговое администрирование, транспортный налог, налоговые ставки, налоговая база, налоговая политика.*

Транспортный налог является региональным налогом и поступает в бюджеты субъектов РФ. Правила исчисления транспортного налога устанавливаются гл. 28 Налогового кодекса РФ (НК РФ) [1; 2]. История применения транспортного налога началась с 1 января 2003 г. За период своего использования налог подвергался критике. Рассматривался вопрос об отмене налога за счет увеличения акциза на бензин и дизельное топливо. Однако по ряду причин отмены этого налога отказались.

Транспортный налог был введен на смену налога на пользователей автомобильных дорог, налога с владельцев транспортных средств и налога на водно-воздушные транспортные средства. Отличительной чертой транспортного налога является его тесная увязка с характеристикой транспортного средства и, следовательно, более обоснованное налогообложение, чем применяемое ранее. Как способ аккумуляции денежных средств на централизованном уровне транспортный налог характеризуется высокой степенью всеобщности, так как предполагается, что налог должны оплачивать все владельцы транспортных средств, подлежащих регистрации. Это положительная характеристика налога: всеобщность позволяет распределить налоговое бремя между фактическими пользователями дорожной инфраструктуры.

Всеобщность уплаты приводит к усложнению администрирования налога, так как по данным Государственной автоинспекции количество только автомобилей, стоящих на учете,

превышает 50 млн единиц. Особые сложности связаны с администрированием налога с физических лиц, так как они склонны к частой смене транспортных средств, что приводит к постоянной необходимости обновления информационной базы о владельцах транспортных средств. О сложностях в администрировании налога и, как следствие, низких сборах налога отмечают в своих публикациях многие авторы [3, с. 21; 4, с. 153; 5, с. 22]. Несмотря на сложность в администрировании, налог уже длительное время используется как инструмент формирования региональных бюджетов. Основное предназначение налога – формировать финансовую базу по строительству, ремонту транспортной инфраструктуры.

Региональный статус налога позволяет субъектам РФ использовать право в установлении сроков оплаты налога, налоговых льгот, налоговых ставок в пределах, предусмотренных НК РФ. Наиболее существенным правом является возможность установления налоговых ставок, которые могут быть уменьшены или увеличены по отношению к уровню ставок, определяемых НК РФ, но не более чем в десять раз. Ключевым вопросом в начислении и уплате транспортного налога является количество транспортных средств, стоящих на учете в регионе, и платежная дисциплина налогоплательщиков. Остановимся на данных о поступлении транспортного налога в консолидированный бюджет СФО в 2013 и 2014 г. (табл. 1 и 2).

Таблица 1

Поступление налогов в консолидированный бюджет СФО в 2013 г.

Регион	Общая сумма налогов, млн р.	Транспортный налог, млн р.	Доля транспортного налога, %
СФО	1 038 612	10 146	0,98
Республика Алтай	4 688	87	1,86
Республика Бурятия	21 084	358	1,70
Республика Тыва	3 783	45	1,19
Республика Хакасия	11 633	182	1,56
Алтайский край	55 630	1 499	2,69
Красноярский край	292 903	1878	0,64
Иркутская область	143 018	1 326	0,93
Кемеровская область	84 730	1 565	1,85
Новосибирская область	133 605	1 517	1,14
Омская область	126 781	1 010	0,80
Томская область	133 224	367	0,28
Забайкальский край	27 533	312	1,13

Таблица 2

Поступление налогов в консолидированный бюджет СФО в 2014 г.

Регион	Общая сумма налогов, млн р.	Транспортный налог, млн р.	Доля транспортного налога, %
СФО	1 148 431	11 000	0,95
Республика Алтай	5 271	90	1,70
Республика Бурятия	21 877	417	1,90
Республика Тыва	3 603	47	1,30
Республика Хакасия	14 779	195	1,31
Алтайский край	60 759	1 622	2,66
Красноярский край	315 092	1 822	0,57
Иркутская область	187 368	1 442	0,76
Кемеровская область	96 349	1 689	1,75
Новосибирская область	138 030	1 843	1,13
Омская область	135 295	1 083	0,80
Томская область	141 649	417	0,29
Забайкальский край	28 359	333	1,17

Доля транспортного налога в поступлении обязательных платежей в консолидированный бюджет регионов достаточно низкая. В целом по СФО доля транспортного налога в консолидированном бюджете менее 1 %. Наиболее значительный вес транспортного налога отмечается в Алтайском крае – 2,69 %, что существенно выше в сравнении с другими регионами. Относительно высокий показатель Алтайского края объясняется двумя факторами: высокой плотностью населения и, как следствие, значительным количеством зарегистрированных транспортных средств, низким абсолютным показателем поступлений налогов в консолидированный бюджет.

Лидерами по сборам транспортного налога являются промышленно развитые регионы: Красноярский край, Кемеровская и Новосибирская области. Обращают на себя внимание значительные диспропорции в собираемости налога по регионам, что объясняется неравномерностью регионального развития в округе.

Значение транспортного налога в формировании централизованных денежных фондов практически не изменилось в 2014 г. по сравнению с 2013 г. Стабильность уровня объясняется статичностью транспортного налога по налоговой базе и налоговым ставкам. Без изменений налоговых ставок рост налога возможен только за счет роста парка транспортных средств, повышения качества налогового администрирования и улучшения платежной дисциплины налогоплательщиков. Налоговая политика регионов в отношении транспортного налога проявляется в установлении налоговых ставок (табл. 3).

Субъекты РФ проводят разнонаправленную политику в отношении ставок по транспортному налогу. Экономически развитые регионы проводят политику высоких ставок с существенной прогрессией. Наименее развитые регионы не могут позволить себе высокие ставки и используют невысокую прогрессию ставок.

Таблица 3

Ставки, установленные по транспортному налогу в СФО, р.

Ставка	Мощность двигателя				
	До 100 л.с.	От 100 л.с. до 150 л.с.	От 150 л.с. до 200 л.с.	От 200 л.с. до 250 л.с.	Свыше 250 л.с.
НК РФ	2,5	3,5	5	7,5	15
Республика Алтай	10	14	20	45	120
Республика Бурятия	9	17	24,3	36,45	72,9
Республика Тыва	5	7	15	25	45
Республика Хакасия	5	14	20	30	70
Алтайский край	10	20	25	60	120
Красноярский край	6	18	36	63,5	127
Иркутская область	10,5	14,5	35	52,5	105
Кемеровская область	8	14	45	68	135
Новосибирская область	6	10	30	60	150
Омская область	7	15	30	45	90
Томская область	4,5	6	15	22,5	45
Забайкальский край	7,5	10,5	19	28	50

Наряду со ставками субъекты РФ широко используют налоговые льготы. Характер льгот мало отличается в зависимости от субъекта РФ или федерального округа. Так, достаточно широкий перечень налоговых льгот по транспортному налогу применяется в Уральском федеральном округе (УФО), который территориально близок к СФО [6, с. 45; 7, с. 160]. Льготы, применяемые в УФО, связаны с мощностью автомобиля; принадлежностью происхождения автомобиля к странам СНГ; социальным статусом владельцев транспортных средств (пенсионеры, чернобыльцы и т.д.); особенностью ведения финансово-хозяйственной деятельности (организации, реализующие инвестиционные проекты). Льготы по своему содержанию достаточно разнообразны, но требуемые условия их получения не

позволяют говорить о возможности существенного снижения налогового бремени.

Анализ применения налоговых льгот в СФО выявляет схожесть их использования в различных субъектах округа [8]. Как правило, право на льготу получают пенсионеры, инвалиды, лица, пострадавшие от различных техногенных катастроф, или участники войн. Различия отмечаются только в характеристиках самих транспортных средств и размерах льгот. При этом все субъекты используют право на применение льгот. В отношении социально незащищенных слоев населения или организаций социальной сферы деятельности основная направленность льгот – компенсационная.

Размеры транспортного налога, приходящегося на один километр автомобильных дорог с твердым покрытием, отражено в табл. 4.

Таблица 4

Сумма транспортного налога, приходящегося на один километр автомобильных дорог в СФО в 2013 г., тыс. р.

Регион	Сумма транспортного налога, тыс. р.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км	Сумма транспортного налога, приходящегося на один километр автомобильных дорог, тыс. р.
СФО	10 146 972	170 083	59,7
Кемеровская область	1 565 414	13 910	112,5
Новосибирская область	1 517 088	15 933	95,2
Омская область	1 009 700	13 627	74,1
Красноярский край	1 878 568	26 450	71,0
Иркутская область	1 325 890	21 893	60,6
Томская область	367 393	6 967	52,7
Республика Бурятия	357 931	8 102	44,2
Алтайский край	1 499 035	37 177	40,3
Республика Хакасия	181 666	4 635	39,2
Забайкальский край	312 371	14 687	21,2
Республика Алтай	87 000	4 122	21,1
Республика Тыва	44 916	2 580	17,4

Ключевым вопросом в оценке эффективности применения транспортного налога является степень финансового обеспечения ремонта и строительства дорожной инфраструктуры региона. Показатели, отраженные в табл. 4, свидетельствуют о неравномерном финансовом обеспечении ремонта и строительства дорог в СФО. Экономически развитые регионы существенно более полно формируют денежные фонды по сравнению со слабо развитыми регионами. Из общей тенденции выпадает только Алтайский край, который, несмотря на существенную сумму транспортного налога, покрывает финансирование дорожной инфраструктуры с показателем ниже среднего значения.

Обсуждаемой темой среди научного сообщества является изменение применяемой налоговой базы по транспортному налогу. Действительно, транспортный налог обладает достаточно специфичной налоговой базой. Так, для транспортных средств, имеющих двигатель (большинство транспортных средств), налоговая база определяется как мощность двигателя. Транспортный налог – один из немногих налогов, у которого налоговая база имеет не стоимостное, а физическое выражение. В стоимостную форму налог переводится через ставки, которые являются твердыми и выражены в денежной форме. Мощность двигателя не является прямой характеристикой всего транспортного средства, а только его части – двигателя. Поэтому, по мнению ряда авторов [9, с. 50; 10, с. 137], мощность должна быть заменена на другую форму налоговой базы. В частности, предлагается использовать рыночную цену автомобиля с дальнейшей регрессивной индексацией в зависимости от срока службы транспортного средства.

Рыночная цена действительно является привлекательным предложением с точки зрения учета всех потребительских свойств автомобиля, являясь интегративной стоимостной характеристикой объекта налогообложения. Однако у данного предложения есть ряд существенных недостатков. Рыночная цена является весьма волатильным значением. Следовательно, усложнится процесс налогового администрирования. Передача информации о реальной стоимости покупки представляется весьма громоздкой и затратной. Кто в этом процессе будет участвовать: продавцы, покупатели, Госавтоинспекция? Необходимо учитывать факты реализации транспортных

средств на вторичном рынке. Во избежание налогового бремени стороны сделки будут снижать декларируемую стоимость, не указывая в договоре купли-продажи реальную цену автомобиля, как, кстати, сейчас и делают недобросовестные налогоплательщики для снижения уплаты налога на доходы физических лиц с продажи имущества. Помимо этого, после реализации указанных мер транспортный налог лишится одного из важных положительных своих свойств: невосприимчивости к колебаниям на рынке – он перестанет быть внутренним финансовым стабилизатором бюджетной системы, так как кризисы и периоды экономического подъема не сказываются на мощности двигателя. В периоды резкого повышения цен на транспортные средства в условиях девальвации национальной валюты рост налога становится дополнительным стимулом к нарастанию кризисных явлений на рынке и снижению объема продаж.

Есть и другие предложения по замене налоговой базы. Некоторые авторы предлагают заменить налоговую базу транспортного налога с мощности двигателя на его вес [10, с. 137]. Однако основная масса автомобилей с высокой мощностью двигателя обладают значительным весом. В результате такое изменение налоговой базы не приведет ни к каким финансовым последствиям ни для налогоплательщика, ни для бюджета и, по сути, будет означать замену налоговой базы ради ее замены.

Одним из положительных качеств любого налога является понятность и простота в его расчете. Транспортный налог обладает этими качествами за счет стандартизированной налоговой базы. Мощность двигателя представляется оптимальным выбором налоговой базы по транспортному налогу, и в ближайшее время нет необходимости ее замены.

Анализ применения транспортного налога в СФО выявил низкую долю транспортного налога в формировании консолидированных бюджетов. Регионы существенно отличаются как по сумме сбора транспортного налога, так и по направлению формирования налоговой политики в части транспортного налога. Определяющим, как по абсолютной величине налога, так и по степени покрытия средствами, полученными при помощи налога, является экономическое развитие субъектов РФ.

Библиографический список

1. Налоговый кодекс РФ // Гарант. URL: <http://base.garant.ru/10900200> (дата обращения: 28.06.2015).
2. Куницин Д.В., Черненко Д.А. Налоговое администрирование: Учеб. пособие. Новосибирск: Изд-во СибАГС, 2010. 224 с.
3. Федеральная служба государственной статистики. URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 28.06.2015).
3. Ануфриева Е.М. Совершенствование механизма налогообложения транспортных средств // Модели, системы, сети в экономике, технике, природе и обществе. 2014. № 3. С. 21–25.
4. Литвин Г.В., Фролова Л.Н. Перспективы развития транспортного налога в РФ // Теоретические и прикладные аспекты современной науки. 2014. № 6–7. С. 153–157.
5. Седаев П.В. Транспортный налог как один из основных источников доходов РФ и проблемы его администрирования // Стратегия устойчивого развития регионов России. 2013. № 15. С. 22–26.
6. Бачило Т.Г., Трубицина Н.В. Еще раз о транспортном налоге // Известия Московского государственного технического университета МАМИ. 2014. № 2. С. 44–48.
7. Ефремова Т.М., Ефремов А.А. Сравнительная характеристика предоставляемых льгот по транспортному налогу в субъектах Уральского федерального округа // Академический вестник. 2014. № 1. С. 160–165.
8. Федеральная налоговая служба. URL: <http://www.nalog.ru> (дата обращения: 28.06.2015).
9. Гайфутдинов В.А. О транспортном налоге на легковые автомобили // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2012. № 3. С. 48–51.
10. Тучелова М.И. Необходимость реформирования транспортного налога // Известия Горского государственного аграрного университета. 2014. Т. 51. № 1. С. 134–138.

D.A. Chernenko

Regional Aspect of the Vehicle Tax Application (on the Example of the Siberian Federal District of the Russian Federation)

Abstract. The paper considers the peculiarities of the vehicle tax application in the Siberian Federal district. The level of the vehicle tax collection, and the ways to improve its fiscal function are discussed; a brief analysis of possible changes in the tax base for the vehicle tax is suggested. The analysis of the benefits of using the vehicle tax compared to the taxes that were previously used to constitute the road fund is given; and the specific share of the total amount of revenues to the consolidated budget of the Siberian Federal district was identified. The impact of regional economic development on the inflow of the vehicle tax and the tax policy implemented by the territorial entities of the Russian Federation is studied. The paper also gives the analysis and the assessment of the volume of money funds in connection with the size of regional road infrastructure. Hence, insufficient volume of financial funds, built up by the vehicle tax, is connected with poor regional development. The causes of uneven levels of tax collection in the regions of the Siberian Federal district, and the tax preferences on the vehicle tax are indicated. The analysis reveals the widespread use of tax preferences on the vehicle tax as a social compensation for the population, and their insufficient use as financial incentives for the technological development of enterprises and industries. The proposals concerning the tax base for the vehicle tax in the form of the market value of a vehicle or the weight of a car are criticized. The arguments in favour of using the power of a car engine as the tax base for the vehicle tax are given. On the basis of the performed analysis, the conclusion on the nature and the application of the vehicle tax in the Siberian Federal district is made.

Key words: tax administration; vehicle tax; tax rate; tax base; taxation policy.

Черненко Дмитрий Альбертович – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Финансы и кредит» СГУПС. E-mail: chernenko.dmit@yandex.ru