

Секция «Актуальные проблемы региональной экономической безопасности»

Транспортный налог с точки зрения регионального развития

Байгулова Алсу Анваровна

Кандидат наук

Ульяновский государственный технический университет, Радиотехнический факультет,

Ульяновск, Россия

E-mail: alsanv@yandex.ru

Транспортная система выступает неотъемлемой составляющей экономики РФ. Согласно данным Росстата в 2023 г. было перевезено всего грузов 9059 млн.т, из них железнодорожным 15%, автомобильным – 71,6%, трубопроводным 11,7%. Изменение цен на ГСМ отражается на ценообразовании практически во всех отраслях экономики. Развитая транспортная инфраструктура определяет инвестиционную привлекательность территорий.

Транспортный налог относится к имущественным налогам, регламентируется НК РФ на федеральном уровне; относится к региональным налогам. Он устанавливается законами субъектов РФ (ставка налога, порядок и сроки его уплаты, льготы, вычеты и др.), при этом не должен противоречить НК [1].

Транспортный налог – это индивидуальный платеж: налогоплательщик обязан самостоятельно исполнить обязанность по уплате транспортного налога. В случае невыполнения налоговой обязанности в установленный срок сумма транспортного налога взыскивается в принудительном порядке: с организаций, индивидуальных предпринимателей в безакцептном порядке, с физических лиц – по решению суда. Одним из факторов сложности администрирования транспортного налога является порядок регистрации транспортных средств.

Транспортный налог является объектом дискуссий среди автовладельцев, которые сомневаются в его рациональном использовании, в результате чего автомобильные дороги недостаточно ремонтируются. Это связано с тем, что транспортный налог не имеет целевого назначения. Как правило, значительная часть средств от транспортного налога все же направляется на ремонт и строительство автодорог, что способствует улучшению региональной транспортной инфраструктуры. Также часто за счет налоговых сборов осуществляется финансирование обновления и поддержания парка общественного транспорта. Часть средств может направляться на социальные программы, поддерживающие льготные категории граждан. Например, в Ульяновской области транспортный налог является источником формирования территориального дорожного фонда, который в планах на 2025 г. составит 9,2 млрд. рублей. При этом общая сумма поступлений по транспортному налогу прогнозируется в размере 1,6 млрд. рублей [3]. То есть надо отметить, что расходы на содержание и ремонт автомобильных дорог, как правило, во много раз превышают поступления транспортного налога за год.

Тем не менее, нет прямой взаимосвязи между отчислениями по налогу и дорогой, по которой это транспортное средство передвигается. Чтобы сумма транспортного налога была эквивалентна размеру государственных услуг, связанных с возможностью эксплуатации налогоплательщиком автомобильных дорог, ставка налога должна быть увязана с фактическим временем пользования дорогой.

С 2017 году в правительстве рассматриваются возможные альтернативы существующей системе взимания налога [2]:

1. Отмена транспортного налога с одновременным увеличением акцизов на бензин. Таким образом, снижается налоговая нагрузка с владельцев, которые сезонно или редко

используют свои транспортные средства, так как размер налога будет определяться интенсивностью использования объекта налогообложения; создается для владельцев автотранспортных средств стимул использовать более экономичные и, соответственно, экологичные транспортные средства. Исключается ситуация, когда транспортный налог поступает в бюджет одного субъекта РФ, а износ автомобильных дорог происходит в других субъектах. Снижаются затраты на налоговое администрирование, так как процесс сбора акциза с топлива наложен и проконтролирован операции с топливом значительно проще, чем вести индивидуальный учет миллионов транспортных средств.

2. Ввести зависимость ставки налога от экологических показателей транспортного средства. Например, в Европейских странах такая реформа помогла значительно снизить вредные выбросы в окружающую среду.

3. Расчет транспортного налога в зависимости от объема двигателя, а не от его мощности. Это будет стимулировать использование более современных двигателей, которые при маленьких объемах имеют большие мощности. При этом такие двигатели лучше сжигают топливо, меньше засоряют окружающую среду, более эффективны.

Рассмотренные выше проблемы доказывают, что транспортный налог имеет ряд недоработок, связанных с его исчислением. Дальнейшее развитие транспортного налога должно включать изменения в законодательной базе и механизме его исчисления с целью развития транспортной инфраструктуры регионов.

Источники и литература

- 1) 1. Налоговый Кодекс Российской Федерации. Часть вторая от 5 августа 2000 года №117-ФЗ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.assessor.ru/zakon/nk/gl28/> (дата обращения 02.03.2025).
- 2) 2. Ешукова О.А. Транспортный налог: актуальные проблемы современной экономики // Электронный научно-методический журнал Омского ГАУ. 2019. № 2 (17). С. 17.
- 3) 3. Объем налоговых и неналоговых доходов бюджета Ульяновской области на 2025 год составит более 82 млрд рублей // Губернатор и Правительство Ульяновской области: [сайт]. – 2024. – URL: <https://ulgov.ru/news/index/permalink/id/66728/> (дата обращения 02.03.25).