**ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ, ЕГО ОТМЕНА**

**ВВЕДЕНИЕ**

Введение транспортного налога являлось очередным этапом налоговой реформы, проводимой в России. Транспортный налог заменил налог на пользователей автомобильных дорог, налог с владельцев транспортных средств, акцизы с продажи легковых автомобилей в личное пользование граждан и налог на имущество с физических лиц в отношении водных и воздушных транспортных средств.

Транспортный налог существует в налоговой системе Российской Федерации уже 15 лет, однако проблемы его рационального построения и эффективного администрирования еще ждут своего решения.

Одна из основных проблем в установлении любого налога – нахождение оптимального баланса между справедливостью налога и его эффективностью. Распределение налога между налогоплательщиками должно быть справедливым, т. е. учитывать различия в доходах и платежеспособность, но в тоже время обеспечивать достаточный уровень поступлений в бюджет и быть простым для администрирования.

Проблема налогообложения транспортных средств выносится профессиональным сообществом на обсуждение практически каждый год. Возникает вопрос: «Нужен ли транспортный налог государству и налогоплательщикам?» Действительно, если брать во внимание опыт прошедших лет, то целесообразно полагать, что отмена транспортного налога освободит налогоплательщиков от излишних затрат. Другой вопрос заключается в альтернативе, например, взамен транспортного налога повысить акцизы на автомобильное топливо.

Цель нашей работы: исследовать понятие «транспортного налога», выявить его недостатки и предложить его замену на акцизы на топливо.

Задачи:

* охарактеризовать понятия «транспортный налог», «акциз на топливо»;
* изучить практику применения транспортного налога;
* разработать предложения и рекомендации.

**1. Понятие «транспортный налог» и проблемы его реализации**

Транспортный налог – это налог, который взымается с владельцев автомобильного транспорта, а также владельцев водного и авиационного транспорта. Транспортный налог относится к региональным налогам. Величина налога, порядок и сроки его уплаты, формы отчётности, а также налоговые льготы устанавливают органы исполнительной власти РФ.

Расчет транспортного налога и порядок его уплаты регулируется 28 статьей Налогового кодекса РФ. В уплату транспортного налога входит:

1) ГИБДД который передает информацию об автомобиле и его владельце в налоговую инспекцию;

2) налоговая инспекция производит расчет транспортного налога необходимого к оплате;

3) автовладельцу через почту России отправляется налоговое уведомление;

4) владелец транспорта сверяет свою информацию о транспорте и производит погашение налога в банке. Главная задача – оплатить до первого числа декабря того года, что следует за отчетным годом.

Налогоплательщиками транспортного налога признаются лица, на которых в соответствии с законодательством Российской Федерации зарегистрированы транспортные средства. Каждый год возникает идея включения транспортного налога в цену бензина. Например, часто ездишь – больше платишь налог, ездишь реже – платишь меньше. Данный пример сейчас реализован в Америке, где в налог включена стоимость топлива. Но есть и ряд минусов. Например, цена самого бензина. Цены на топливо ежегодно растут, а если стоимость топлива будет включена в транспортный налог, то она может подняться до небывалых высот. Тут необходим тщательный подсчет той доли цены, которая будет уходить на оплату налога, чтобы она была «доступной», то есть не вызывала у водителя паники и отрицательного отношения, ведь поступление налогов в бюджет – крайне важно для государства. Но из этого решения вытекает следующая проблема – с ростом цен на бензин – повышаются и тарифы общественном транспорте, а это расходится с политикой. Но и в этом случае есть выход – можно топливо предоставлять для общественного транспорта по социальным ценам. И тем самым, спасет от повышения цен на проезд в общественном транспорте.

Ещё один пример – дороги. Автомобильные дороги, являясь «кровеносной системой» государства, сегодня не соответствуют требованиям экономики ни по количеству, ни по качеству. Основной проблемой дорог в России можно считать недостаток финансирования, который особенно активно проявился после упразднения системы дорожных фондов. В начале 2000-ых годов при ранее существовавшей системе дорожных фондов ежегодное строительство дорог составляло 6-7 тыс.километров в год, а с упразднением сократилось до 2 тыс.километров. В последние годы наше государство довольно активно инвестирует деньги в строительство дорог на территории нашей страны. По инициативе Минтранса России с 2010 года началось возрождение дорожных фондов: федеральный дорожный фонд начал работать в 2011 год, с 2012 года заработали региональные фонды, а с 2014 года муниципальные дорожные фонды, средства из которых должны направляться на финансирование дорог местного значения. Воссоздание дорожных фондов значительно увеличило вложения в дорожную отрасль.

Тем не менее, проблемы недофинансирования дорог решены только частично, так как основные источники пополнения дорожных фондов, в последние годы не показывают существенной положительной динамики, что приводит к недостаточности объёмов дорожного фонда по России в целом. В связи с большой нагрузкой на региональные и муниципальные бюджеты невозможно начать общее дорожное строительство. Слабая обеспеченность дорогами и отсутствие достоверных статических данных о протяженности муниципальных дорог генерирует высокие затраты на экономику регионов целом.

Включение транспортного налога в акцизы на бензин позволит дифференцировать платежи налогоплательщиков. Тот, кто больше ездит, будет больше покупать бензина и, следовательно, больше платить акцизного налога. А тот, у кого более мощный автомобиль, потребляющий больше топлива, будет платить больший акциз на бензин. [3]

Такой автомобиль производит больше вредных выбросов в атмосферу, следовательно, реформирование транспортного налога приводит его в соответствие с концепцией устойчивого развития, поддерживаемой во всем мире и в том числе Россией. Таким образом, акциз на бензин может заменить налог на экологичность, который также сейчас активно обсуждается. Минфин высказал опасение, что повышение акциза приведет к значительному росту цен на бензин. Но, как утверждает председатель Комитета Госдумы по транспорту Евгений Москвичев, увеличение цен на бензин не будет носить глобальный характер – бензин станет дороже не более чем на 1 рубль за литр.

Замена транспортного налога акцизом на бензин с 2016 г. позволит освободить от налога:

– автомобили, использующие в качестве топлива природный газ;

– электромобили, заряжаемые от автономного источника электроэнергии.

Известно, что в последнее время на газовое топливо активно переводятся общественный транспорт и автомобили дорожно-коммунальных служб. Изменения помогут предприятиям этой сферы и дальше переводить свой автопарк на газовое топливо. Это сэкономит им средства на закупку топлива и улучшит экологическую ситуацию в городах.

Во-вторых, наличие транспортного налога противоречит самой идее налогообложения, их общественному предназначению. Реализация общественного предназначения налогов должна воплощаться в налоговой системе страны, соответствовать базовым правилам и положениям теории налогообложения. Эти правила и положения образуют совокупность принципов налогообложения, определяющих направленность налоговой политики и составляющих основу построения налоговой системы.

На сегодняшний день собираемость транспортного налога составляет менее 50 %, что дает понять: для государства данный налог является неэффективным. По открытым данным его должны платить порядка 45 миллионов человек, а по факту уплачивают только 20 миллионов владельцев транспортных средств.

Налогообложение транспортных средств имеет ряд недочетов и недостатков, которые будут описаны далее. Поступления транспортного налога давно не компенсируют расходы на содержание и ремонт дорожной сети в соответствии со степенью воздействия на нее автотранспортных средств. Говоря о ставках транспортного налога, нельзя не отметить их разброс в различных регионах. Данные показывают, что в некоторых случаях ставки отличаются в 1,5–2 раза. Например, в Москве ставка для легковых автомобилей с мощностью двигателя свыше 250 лошадиных сил составляет 150 рублей за 1 лошадиную силу, а в Тверской области – 90 руб. Транспортный налог платится по месту регистрации транспортного средства. Из этого логично следует, что автовладельцам выгоднее зарегистрировать транспортное средство не в Москве, а в близлежащих областях, тем самым, уменьшив свое налоговое бремя, чем пользуются некоторые налогоплательщики. И в итоге эксплуатируются дороги г. Москвы, а сам налог уплачивается в бюджет Тверской области.

Основываясь на вышесказанном, можно сделать вывод о том, что государству необходимо совершенствовать систему налогооблажения транспортных средств

Но как? Увеличение ставок транспортного налога в настоящее время будет неэффективно. Их планируют поднять с целью повышения поступлений в бюджеты субъектов РФ. Но при этом на налоговые службы, у которых и в настоящее время возникают трудности по сборам действующих налогов, ляжет дополнительная нагрузка. Поэтому, прежде всего, следует проработать механизм, позволяющий собирать налоги со всех, а не пытаться увеличить налоговую нагрузку тех налогоплательщиков, которые своевременно платят по счетам. Проблема заключается в том, что рычагов воздействия на граждан у налоговой службы нет. Юридические лица в плане воздействия наиболее «уязвимы» – в их случае ведомство может наложить арест на имущество, списать суммы со счетов, а также заморозить их. В случае же с физическими лицами единственный доступный ход – это обращение в суд. Но и он тоже оказывается не полностью выигрышным, поскольку даже после принятия решения суда получить налог в казну можно будет только при участии судебного пристава.

Действующая прогрессивная шкала налоговых ставок также нуждается в доработке относительно системы градации автомобилей по мощности с разницей в 50 лошадиных сил. То есть владельцы автомобилей мощностью 101 лошадиная сила и владельцы автомобилей мощностью 150 лошадиных сил сейчас исчисляют транспортный налог по одной ставке. Данную проблему можно решить двумя способами: исчислять транспортный налог по принципу «за каждую дополнительную лошадиную силу». Эта методика даст возможность сделать переход к линейной зависимости величины налога от мощности автомобиля, тогда как сейчас наблюдается скачкообразная тенденция.

Допустим, за автомобиль мощностью 152 лошадиные силы необходимо взимать налог как за 150- сильный автомобиль плюс добавка за дополнительные лошадиные силы. Таким образом, будет осуществляться плавный переход от одной категории к другой.

Градация мощности автомобилей по более мелким интервалам, например, от 100 лошадиных сил до 125 лошадиных сил и от 125 лошадиных сил до 150 лошадиных сил вместо действующей системы от 100 лошадиных сил до 150 лошадиных сил (такая дифференциация ставок используется в г. Москве).

Проблема экологии и пробок на дорогах. Увеличение налоговой нагрузки должно было бы решить проблему экологии и проблему пробок в крупных городах. Данная мера способна заставить людей приобретать более компактные автомобили, которые наносят меньший вред экологии, а также благоприятно влияют на ситуацию с пробками на дорогах и парковкой.

Но сразу же дает о себе знать другая сторона: основное загрязнение атмосферы происходит за счет старых транспортных средств не зависимо от их мощности. Данную проблему можно решить, убрав старые автомобили с дорог, заменив их новыми. Однако высокий транспортный налог сегодня затрагивает новые мощные автомобили, а именно такие в основном работают на экологически чистом топливе. И именно это является одной из причин, по которой вышеобозначенная мера решения проблемы невозможна.

Относительно судьбы транспортного налога уже несколько лет ведутся жаркие споры. И наиболее эффективным оказалось бы включение транспортного налога в стоимость бензина.

Идея отмены транспортного налога появилась несколько лет назад. Тогда депутатами было сделано предложение заменить его, увеличив акциз на бензин. И с определенной точки зрения это было бы достаточно удобно и правильно. Водитель должен платить именно за то, сколько он наездил в километрах, а владельцы транспорта будут платить налог именно за использование автомобиля, а не за то, что он просто хранится в гараже. Если ты обладаешь более мощной машиной, то и платить, соответственно, больше, если больше проехал, то и больше заплати. И, исходя из этого, даже нет нужды разрабатывать налог на «экологичность», обсуждение которого также ведется в последнее время достаточно активно.

Однако данный вариант имеет много серьезных минусов, о которых необходимо поговорить ниже:

1) сложность администрирования;

2) как быть с теми, кто пользуется социальной защитой и освобожден от уплаты транспортного налога вообще;

3) невозможность обложения налогом видов транспорта, использующих альтернативные виды топлива;

4) рост стоимости проезда в общественном транспорте.

Подобные недостатки со временем будет достаточно легко искоренить. Положительной стороной включения налога в цену топлива напрямую либо за счет увеличения акцизов можно считать рост поступлений в бюджеты, упрощение налогового администрирования, а также то, что средства будут поступать в бюджеты тех территорий, где транспортные средства реально эксплуатируются, а не туда, где они зарегистрированы. Это позволит транспортному налогу из налога на движимое имущество превратиться в налог за использование дорог.

В настоящее время низкий сбор транспортного налога является одной из главных проблем, поскольку его собираемость не превышает порога в 40%. Если его включить в акциз на топливо, то платить налог будут все. Однако собираться он будет не в одно время.

Прежде чем повышать ставки транспортного налога, нужно разобраться с проблемой его собираемости, выяснить причины, по которым она находится на столь низком уровне. Действующая на данный момент система ставок тоже нуждается в доработке. Поэтому необходимо по возможности пересмотреть нашу систему ставок и сделать их более дифференцированными.

О совсем новом транспортном налоге с 2018 года говорить не приходится. Однако изменения в законодательстве (гл. 28 НК РФ и др.) не обошли его стороной.

Применение главы 28 НК РФ, регулирующей уплату транспортного налога [1], не обходится без характерного многообразия точек зрения на вопросы: платить - не платить, кто должен платить и при наступлении каких условий должен платить. При этом приходится говорить даже не об оправданной разнице во взглядах налогового органа и налогоплательщика (что понятно), а о том, насколько по-разному разрешают налоговые споры судебные инстанции.

Владельцы автотранспортных средств нередко сталкиваются с проблемными ситуациями, возникающими при уплате транспортного налога, способ разрешения которых рассмотрим ниже.

Фактически новые ставки транспортного налога в 2018 году затронут дорогие автомобили. Так, Закон от 27 ноября 2017 года № 335-ФЗ с изменениями в НК РФ снизил с 01.01.2018 повышающий коэффициент для расчета налога с машин стоимостью от 3 до 5 млн. рублей

Отметим, что до 2018 года такой коэффициент можно было применять в расчётах только по авто от 2 до 3 лет с года выпуска, а по новым правилам – просто до 3-х лет от снятия с конвейера (новая редакция п. 2 ст. 362 НК РФ).

Кроме того, для остальных дорогих авто стоимостью от 3 до 5 млн рублей больше не будет повышающих коэффициентов 1,3 (когда с года выпуска прошло 1-2 года) и 1,5 (если возраст машины меньше года). По сути, коэффициент 1,1 поглотил их собою.

То есть в итоге налог за эти транспортные средства станет с 2018 года меньше на 20-40 процентов. Необходимо учитывать изменения при расчете транспортного налога с 2018 года.

На сегодняшний день в транспортный налог не включена стоимость бензина, хотя депутаты Госдумы неоднократно выходили с такой инициативой. Замена транспортного налога акцизами на бензин, привязанными к фактическим объёмам расходуемого топлива, позволила бы значительно повысить эффективность налоговой политики государства: снизилась бы платёжная нагрузка на относительно пассивных автовладельцев, а сборы с отностельно активных аволюбителей были бы пропорциональны интенсивности использования ими транспортных средств.

Как уверяют инициаторы нововведений, такие изменения избавили бы законодателя от внедрения «экологического налога», о необходимости установления которого в последнее время говорят многие эксперты и налоговики. Уплачивая акцизы на бензин, пропорционально его расходу, гражданин одновременно компенсировал бы вред экологии, наносимый продуктами сжигания топлива.

Данные инициативы, о которых идёт речь, пока что не находят поддержки в структурах государственной власти. Министерство финансов считает, что акцизы на бензин, подлежащие уплате гражданами, на практике будет крайне сложно администрировать. Кроме того, как полагают чиновники Минфина, введение дополнительных акцизов может спровоцировать неоправданный рост цен на топливо.

Несмотря на неоднозначное восприятие инициативы на уровне исполнительной ветви власти, депутаты Госдумы, а также их региональные коллеги в парламентах субъектов РФ считают необходимым продолжить диалог на тему замены транспортного налога акцизами. Технически администрирование данных платежей должно облегчить электронный документооборот , который сегодня активно внедряется в практику сбора налогов.

Настаивая на замене транспортного налога акцизами, следует учитывать и возможные негативные последствия для налогоплательщиков: с исчезновением налога, исчезнут и льготы, которыми сейчас пользуются автовладельцы.

Важный момент, на который следует обратить внимание: российские водители уже сейчас фактические компенсируют продавцам топлива действующие акцизы на бензин.

Дело в том, производитель нефтепродуктов, реализовав продажу топлива, должен 25-го числа каждого месяца перечислять сумму акциза в бюджет (п.3 ст.204 НК РФ).

Нефтепродукты, относящиеся к подакцизным:

− автомобильный бензин;

− моторные масла (для дизельных и карбюраторных моторов);

− прямогонный бензин;

− дизельное топливо.

Исчисление акциза осуществляется в привязке к 1 тонне нефтепродукта. Акциз начисляется на топливо, как правило, в день отгрузки покупателю (п.2 ст.195 НК РФ, письмо Минфина РФ от 14.01.2010 №03-07-06/03).

Плательщиками акцизов на бензин и иных нефтепродуктов из указанного перечня являются юридические лица и индивидуальные предприниматели, которые реализуют произведённые ими подакцизные товары.

В случае если топливо изготовлено из давальческого сырья (представляемое для переработки в готовую продукцию с последующим возвратом продукции) и передано организации либо физическому лицу, не имеющего свидетельства на выпуск нефтепродуктов, акцизные сборы должны перечисляться в бюджет переработчику сырья.

Акцизы на бензин также платят юрлица и ИП на ЕНВД. Сегодня ЕНВД не заменяет платёжных обязательств о которых идее речь.

В положениях ст.200 НК РФ установлены налоговые вычеты по акцизам на бензин. Но плательщики их не могут применять (в Налоговом кодексе нет на то соответствующих оснований), которые осуществляют продажу бензина конечным потребителям – к таким относятся большинство топливных компаний, владеющих заправками. В этом можно проследить отличие акциза на топливо от НДС, по которому АЗС могут применять вычеты также, как и другие розничные виды бизнеса.

Нефтеперерабатывающие заводы, имеющие свидетельства на операции с нефтепродуктами, вправе использовать вычет. Что касается АЗС, то они не могут вычетом по акцизам, так как вычеты могут применить только налогоплательщики акцизов, к которым АЗС, занимающиеся перепродажей подакцизных товаров, не относятся (ст. 179, 200 НК РФ, письмо Минфина РФ от 20.04.2015 №03-07-06/22469). Акцизы на бензин, моторные масла, дизельное топливо, предъявленные производством, АЗС включаются к стоимость данных товаров (п.1 ст.199 НК РФ). Таким образом, в стоимость горюче-смазочных материалов, реализуемых конечному потребителю, включены акцизы, которые АЗС уплатила производителю.

Если инициатива по видоизменению транспортного налога будет реализована (то есть соответствующий налог для физических лиц будет заменён акцизом), то можно предположить, что необходимость в дополнительном администрировании акцизов возникнет в целях раздельного учёта объёмов топлива, реализуемого физическим и юридическим лицам, возможно, как результат появления новой разновидности акциза или налога с продаж, установленного только для физических лиц.

Налогообложение транспорта имеет свои исторические корни и берет начало от налогообложения имущества граждан как материально-овеществленного дохода. Налоги на средства передвижения возникли гораздо позже налогов на недвижимое имущество, поэтому механизм их взимания не отличается высокой степенью сложности.

С момента возникновения государства перед обществом встал важнейший вопрос поиска источников формирования государственной казны.

Методы изъятия доходов государства на его функционирование изменялись от натуральных сборов до денежных платежей, регулярно, принудительно, индивидуально - безвозмездно взимаемых в прямой либо косвенной форме, получивших название налогов и воплотивших в себе, по словам английского философа Френсиса Бэкона, «экономически выраженное существование государства». Первые упоминания о возникновении косвенного обложения в виде различных пошлин относятся к более позднему периоду - концу Х в., когда основным косвенным налогом была дорожная пошлина, взимавшаяся за проезд, провоз груза, прогон скота по дорогам, мостам и переправам.

**2. История развития транспортного налога**

 В древней России главными средствами сообщения служили водные пути (VI, 757), соединенные между собою волоками (VII, 83); но мосты строились уже с глубокой древности, как это видно из «Русской Правды», установившей размер мостовой пошлины (урок мостников). Московские государи много заботились об организации почты; но для улучшения самих дорог никаких мер не предпринималось; запрещалось только землевладельцам запахивать пролегающие через их земли дороги. Писцовыми наказами 1683 и 1684 г. предписывалось межевщикам проселочные дороги отмеривать шириною в 2 саж., а большие проезжие дороги шириною в 3 саж., и в межевых книгах отмечать, по чьим землям и через какие урочища проходит дорога. Движение по дорогам сильно затруднялось многочисленными проезжими пошлинами, которые были уничтожены уставной грамотой 30 апр. 1654 г., сохранившей только мостовщину и перевозы, взимавшиеся или в пользу казны, или в пользу частных лиц, содержавших мосты и переправы, они были уничтожены в 1753г. К упорядочению дорог правительство приступает только при Петре I, который наблюдение за догами в губерниях возложил на земских коммиссаров, но после его кончины должность эта была упразднена. В конце царствования Петра I Камер-Коллегия предлагала большие дорог сооружать на счет казны, а меньшие разделить, по шведскому образцу, на участки, содержание которых возложить на крестьян2; но в действительности внимание правительства привлекали только некоторые дороги (между Петербургом и Волховом, потом между обеими столицами). В 1755 г. канцелярия, учрежденная для постройки этой последней дороги, переименована в канцелярию от строения государственных дорог и сделана центральным установлением, заведующим всеми большими дорогами; исполнителями ее распоряжений были губернаторы и воеводы. В 1780 г. она была упразднена, и попечение о дорогах вверено исправникам, нижним земским судам и дорожным экспедициям при казенных палатах. С 1786 по 1796 г. существовала комиссия о дорогах в государстве, которой было поручено сочинение дорожной карты для всего государства и разделение дорог на статьи по степени их важности. При первоначальном образовании министерств (1802) особого центрального установления для путей сообщения не было учреждено. Основанное Павлом I управление водяных коммуникаций отдано было в заведование принцу Георгию Ольденбургскому, который в 1809 г. представил проект организации особого ведомства для управления водяными и сухопутными сообщениями. Проектом этим повелено было руководствоваться главному управлению путей сообщения, учрежденному на правах министерства в 1810 г., при новом распределении дел между министерствами. В 1816 г. дороги, по степени важности, разделены на 4 разряда, а для покрытия издержек по постройке дорог установлен особый сбор по 25 коп. с каждой ревизской души и по 5 % с платимых купцами налогов (отменен в 1861 г.). В 1833 г. установлено новое, поныне сохранившееся разделение дорог на пять классов: 1) дороги главных сообщений, или государственные, 2) дороги больших сообщений, 3) дороги обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию, 4)дороги уездных почтовых и торговых сообщений, 5)дороги сельские и полевые. Дороги первого класса (шир. 60 саж.) и некоторые из дорог второго и третьего классов отнесены к ведомству центр. управления; предполагалось обратить их в шоссе на счет казны. В то же время для постройки и содержания на счет земских повинностей. Дороги 2, 3 и 4 классов (ширина 30 саж.) учреждены губернские строительные и дорожные комиссии и уездные дорожные комиссии. Одновременно с образованием министерства путей сообщения в 1865 г. дорожные комиссии упразднены и функции их по дорожной части переданы вновь открытым земским учреждениям, которым предоставлено было разделить дороги на две категории – губернские и уездные. В губерниях, где земство не было введено, обязанности дорожной комиссии перешли к распорядительным комитетам (см) и заменяющим их учреждениям. Постановления земских собраний о разделении земских путей сообщения на губернские и уездные, а равно об изменении направления земских дорог требуют на основании Земских Положений 1890 г. утверждения губернатора; утверждения министра внутренних дел требуют постановления об обращении земских дорог в проселочные, о сборах с проезжающих по земским дорожным сооружениям и переправам, а также по переправам, содержимым частными лицами, и, наконец, постановлении о переложении натуральных повинностей в денежные. Для содержания дорог земские учреждения и распорядительные комитеты располагают земскими повинностями, денежными и натуральными. Особым видом последних является отпуск казной, уделами и прочими землевладельцами леса, необходимого на содержание земских дорог и состоящих на них сооружений; но эта повинность может быть заменена взносом известной суммы. Для отбывания натуральных дорожных повинностей дороги разделяются на участки, и к каждому участку приписывается часть окрестных селений. В дореформенное время преобладали натуральные дорожные повинности; рабочие тысячами высылались иногда за 70 и 80 км на работы. По введении земских учреждений одни земства по возможности стремились к переложению натуральных повинностей в денежные, усматривая в этом лучший способ уравнительной раскладки, другие же остались при преобладании натуральных повинностей. В 1887 г. всеми земскими учреждениями израсходовано деньгами на дорожную часть 2717424 р., т. е. около 6 % общей суммы земских расходов; в одних земствах расходы на дорожную часть составляли 10,6 % (пермское), в других – лишь 1,6 % (самарское). С развитием сети железных дорог дороги главных и больших сообщений, находящиеся в ведении минимальных путей сообщения, потеряли свое значение, вследствие чего правительство (с 1871 г.) стало передавать их в заведование земств

Суммы на содержание дорог, переданных во временное заведование земств, отпускаются казною; для наблюдения за исправным содержанием этих путей министерством путей сообщения были учреждены особые инспекции.

Особый дорожный сбор взимается на шоссе, состоящих в непосредственном ведении министерства путей сообщения (поступает в государственное казначейство) или во временном заведовании земств (в пользу последних). Местами этот сбор сдается в арендное содержание. В 1890 г. он дал 398409 р. В Царстве Польском в пользу казны взимается особый сбор на мостах и переправах; в 1890 г. он был сдан в арендное содержание за 135806 руб.

В начале прошлого века автопарк, а точнее, парк средств передвижения, был довольно скромным, основную его долю составляли лошади, конные экипажи, велосипеды и самодвижущиеся повозки. Тем не менее постановление ВЦИК «О волостном бюджете» от 1924 года уже содержит в разделе «Доходные источники» пункт «Налог с транспортных средств».

Постановление об утверждении Положения о местных финансах РСФСР от 1926 года подтверждает, что в волостные и соответствующие им бюджеты обращаются в том числе и доходы от таких налогов. При этом в постановлении подробно указывается, какие ТС подлежат налогообложению: выездные и рабочие лошади (кроме тех, что не достигли рабочего возраста), самодвижущиеся экипажи, моторные лодки, яхты, велосипеды, лодки, ялики и паромы. Как мы видим, в 1926 году законодательство было еще построже нынешнего, поскольку уплаты «дани» не избежали даже велосипедисты.

Не менее четко в документе были указаны и категории, освобождаемые от налогов, – ТС, принадлежащие почтовым, пожарным, спасательным службам (в том числе яхты и моторные лодки Общества спасения на водах), которые при этом не должны были «преследовать целей коммерческого характера», то есть могли использоваться исключительно по назначению; те же условия были справедливы и для транспортных средств, принадлежащим санитарно-лечебным заведениям, санаториям, домам отдыха и инвалидным учреждениям. А ставки налога, устанавливаемые соответствующим исполнительным комитетом, объявлялись не позднее чем за один месяц до срока, назначенного для платежа налога.

**1925 год.** Декрет СНК РСФСР утверждает список городов, для которых повышаются предельные ставки надбавок к государственным налогам и сборам (в том числе, конечно, и транспортным): Москва, Ленинград, Ростов на Дону и Владивосток.

**40-е – 50-е годы.** К этому времени автопарк расширился, пополнившись автомобилями и мотоциклами. Ну а где автомобили с мотоциклами, там и налоги на них – куда же без этого. Пошлины к тому времени стали более единообразными и стандартизированными и прописывались непосредственно в высших документах, а не отдавались на откуп органам управления на местах.

**В 1942 г**. Указом Президиума Верховного Совета СССР «О местных налогах и сборах» был установлен сбор с владельцев транспортных средств, к которым относились автомобили, мотоциклы, велосипеды, яхты, лодки, ялики, паромы, а также выездные и рабочие лошади, и некоторые другие животные, используемые в народном промысле. Интересен тот факт, что к сбору привлекались только граждане, имеющие эти «средства», и исключительно проживающие в городах, рабочих, дачных и курортных поселках. В более поздний период порядок взимания налога с владельцев транспортных средств, регулируемый указами Президиума Верховного Совета СССР, дифференцировался на территории столиц союзных и автономных республик, краевых (областных) центров, дачных и курортных поселков, прочих населенных пунктов в зависимости от административной значимости населенного пункта.

Для автомобилей, моторных лодок, мотоциклов и лошадей, приобретенных во втором полугодии, налог справедливо делился пополам. Велосипедисты снова не в фаворе. Зато от уплаты налогов освобождались в том числе старатели золотой и платиновой промышленности, старатели предприятий по добыче и переработке олова и других редких металлов и иностранные граждане, состоящие членами иностранных автомобильных обществ, приехавшие не более чем на год, причем эта льгота распространялась на граждан лишь тех государств, в которых соответствующая льгота была предоставлена советским гражданам.

**1945 год.** Постановление Совнаркома РСФСР устанавливает перечень городов, «в которых сбор с владельцев транспортных средств взимается по высшим ставкам». В дальнейшем этот перечень расширяется и дополняется. Так, в 1952 году особым постановлением в него включен Ленинград, а в 1973 и в 1981 годах – еще несколько крупных городов, таким образом их общее количество доводится до 72. Как видите, дифференцированный подход к жителям разных регионов появился очень давно. Что логично: как-никак, в столицах всегда жить доходнее.

**1959 год**. Указ Президиума ВС СССР наконец-то отменяет транспортный налог для владельцев велосипедов. Велосипедисты ликуют.

**1981 год**. К этому времени технический прогресс наконец-то вытеснил из списка налогоплательщиков не только велосипедистов, но и владельцев лошадей и прочих ездовых животных. Да и схема расчета налогов была значительно упрощена: такса на все транспортные средства рассчитывалась, исходя исключительно из их мощности.

От налога были освобождены в том числе Герои Советского Союза, лица, награжденные орденом Славы трех степеней, и инвалиды Великой Отечественной войны.

**1988 год.** Список объектов налогообложения немного расширяется, включая в себя грузовики и мотороллеры, а также «другие самоходные машины и механизмы на пневмоходу», но при этом сохраняет простую и прозрачную схему расчета, опирающуюся на мощность. Ставки тем временем выросли вдвое: 50 копеек с «лошади» для автомобилей, 30 копеек для мотоциклов и мотороллеров. Грузовые автомобили с «другими самоходными машинами» требовали уплаты уже одного рубля с одной лошадиной силы.

Начиная с 1991 г. в соответствии с Законом РФ «Об основах налоговой системы РФ» от 27 декабря 1991 г. № 2118-1 к федеральным и территориальным налогам были отнесены налоги, служащие источниками образования дорожных фондов. Налоги, зачисляемые в дорожные фонды, носили целевой характер и служили источниками финансирования затрат, связанных с содержанием, ремонтом, реконструкцией и строительством автомобильных дорог общего пользования общегосударственного и местного значения.

Законодательным актом, определяющим порядок формирования указанных фондов, являлся Закон РФ «О дорожных фондах в РФ» от 18 октября 1991 г. №1759-1 Дорожный фонд РФ состоял из федерального и территориального дорожных фондов, создаваемых в соответствии с законами субъектов РФ. Следует отметить, что до 1 января 2003 г. основными источниками образования целевых средств территориальных дорожных фондов были налог на пользователей автомобильных дорог и налог с владельцев транспортных средств.

Плательщиками налога на пользователей автомобильных дорог являлись юридические лица, индивидуальные предприниматели, предприятия с иностранными инвестициями, международные объединения и организации, осуществляющие предпринимательскую деятельность через постоянные представительства, иностранные юридические лица, филиалы и другие аналогичные подразделения предприятий, организаций и учреждений, имеющие отдельный баланс и расчетный счет. Объектом налогообложения служила выручка от реализации товаров (работ, услуг) либо сумма разницы между продажной и покупной ценами товаров, реализованных в результате заготовительной, снабженческо-сбытовой и торговой деятельности. Ставка налога устанавливалась в размере 1%.

Налог с владельцев транспортных средств уплачивали предприятия, объединения, учреждения и организации независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности, а также граждане РФ, иностранные юридические и физические лица, имеющие транспортные средства – автомобили, мотоциклы, мотороллеры, автобусы и другие самоходные машины и механизмы на пневмоходу. Ставки устанавливались в зависимости от мощности двигателя, с каждой лошадиной силы.

Понятие «транспортный налог» не является новым для законодательства РФ. Впервые транспортный налог был введен Указом Президента РФ «О некоторых изменениях в налогообложении и во взаимоотношениях бюджетов различных уровней» от 22 декабря 1993 г. № 2270. Налог взимался только с предприятий и организаций, за исключением бюджетных организаций, и объектом налогообложения были не транспортные средства, а фонд оплаты труда по ставке 1%. Средства от налога направлялись в бюджеты субъектов РФ для финансовой поддержки и развития пассажирского автомобильного транспорта, городского электротранспорта, пригородного пассажирского железнодорожного транспорта. Указом Президента РФ в 1997 г. «О признании утратившими силу некоторых Указов Президента РФ» от 15 ноября 1997 г. № 1233 транспортный налог был упразднен.

**2001 год.** Федеральный дорожный фонд Российской Федерации упразднен. Новый федеральный закон о налоговых ставках приблизил их к тем значениям, которые выглядят привычными и сегодня. Это означало одно – их резкий рост. Налог на автомобили мощностью до 100 л.с. вырос до 5 рублей, а свыше 100 л.с. (а конкретно свыше 250 л.с.) до 30 рублей. Достаточно сравнить эти данные с цифрами таблицы, данной выше, чтобы оценить масштаб изменений. Разумеется, при сравнении нельзя учитывать исключительно числовые значения налога, следует помнить о динамике изменения средней заработной платы, покупательской способности населения, инфляции и других финансовых и экономических факторах. В общем, стоимость денег за эти 10 лет несколько поменялась, и налоги поднялись вслед за ней.

Кстати говоря, именно в законодательных актах 2002 года появилась формулировка «транспортный налог», до этого именовавшийся как «налог с владельцев транспортных средств». И отсюда начинается его долгий и извилистый путь…

Помимо установления новых ставок, которые теперь назывались «базовыми», законодательство предусматривало возможность их пятикратного увеличения или уменьшения, оставляя ее на усмотрение органов местного управления субъектов Российской Федерации.

Разумеется, получив возможность регулировать ставки налога до пяти раз, региональные власти не преминули ею воспользоваться, и размеры пошлин стали очень сильно разниться от области к области. Так, например, столичные чиновники полностью освободили от обязанности платить ТН владельцев автомобилей мощностью ниже 70 л.с., мотивируя это тем, что объем этих налоговых поступлений почти не играл роли в формировании московского бюджета. В регионах ситуация, разумеется, отличалась, и даже в Подмосковье и Санкт-Петербурге автовладельцы на маломощных «стальных конях» исправно пополняли казну.

2004 год. Вместо по-прежнему ликующих велосипедистов транспортным налогом стали облагаться владельцы реактивных самолетов: в федеральный закон, устанавливающий размеры ТН, была внесена фраза «Налоговые ставки устанавливаются в зависимости от тяги реактивного двигателя, в расчете на один килограмм силы тяги реактивного двигателя». Базовая ставка на транспортные средства, оснащенные реактивными двигателями, была установлена в размере 20 рублей за 1 килограмм силы тяги.

**2005 год.** В Государственную Думу поступает предложение Совета Федерации повысить базовые ставки транспортного налога сразу в пять раз. Минтранс не одобряет эту инициативу из-за и без того излишне высокой транспортной составляющей в стоимости товаров и услуг в России.

**2009 год**. Жизнь автолюбителям немного облегчили Министерство внутренних дел Российской Федерации и Федеральная налоговая служба, подписав положение о взаимодействии для предоставления сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы. Таким образом, автовладельцы практически перестали получать платежки из налоговых органов с требованием оплатить транспортный налог за давно проданный автомобиль.

В этом же году Госдума снова рассмотрела и даже приняла поправки в Налоговый кодекс, согласно которым базовые ставки транспортного налога должны были вырасти в два раза. Однако после волны возмущения со стороны автовладельцев ставки было решено оставить без изменений. Вместо этого регионам была дана возможность уменьшать или увеличивать базовую ставку не в пять, а в десять раз, то есть ответственность за наполняемость регионального бюджета была практически полностью переложена на региональные же власти.

Также в числе поправок была внесена зависимость ставок налога от экологического класса автомобиля. Это означало возможные увеличения выплат для владельцев старых автомобилей, двигатели которых, как правило, не соответствовали современным экологическим стандартам.

2009 год был богат событиями, и параллельно с принятием «новых старых» налоговых ставок было выдвинуто одно из первых предложений отменить транспортный налог, включив его в стоимость бензина. С соответствующим заявлением выступили представители фракции ЛДПР, которые проголосовали против передачи регулирования тарифов на откуп регионам.

**2010 год**. По итогам событий 2009 года многие региональные власти увеличили транспортный налог, что привело к довольно неоднозначным результатам: в некоторых областях приток капитала в бюджет все же вырос, а в некоторых стало резко увеличиваться количество неплательщиков. Люди отреагировали на увеличение налоговой нагрузки отказом ее нести: двукратный рост тарифов стал для некоторых непосильным, а для некоторых принципиально неприемлемым. На фоне этого в правительство вернулись обсуждения отмены транспортного налога с 2011 года за счет повышения акцизов на бензин. По мнению экспертов, цена бензина при этом могла увеличиться на сумму от 50 копеек до нескольких рублей.

По результатам предварительных обсуждений было вынесено решение плавно повысить акциз на топливо на три рубля в течение нескольких лет, полностью отменив при этом транспортный налог. Однако впоследствии депутаты пришли к схеме «акциз плюс налог», согласно которой предлагалось вдвое снизить базовые ставки ТН, одновременно повышая стоимость бензина. Соответствующий закон был принят в конце года, а начало его действия было назначено на начало следующего.

Между тем Минпромторг озвучил предложение дифференцировать базовые ставки в зависимости от экологического класса и года выпуска автомобилей, увеличив их для автомобилей класса ниже «Евро-4» вплоть до двух раз (для автомобилей старше 2006 года). К облегчению автолюбителей Министерство экономического развития эту идею не поддержало.

Одной из инициатив в том же году стало предложение освободить от уплаты транспортного налога владельцев автомобилей, оснащенных газовым оборудованием. В числе объективных преимуществ ГБО было озвучено отсутствие сажи в выхлопе, относительная чистота самого топлива и его сравнительная дешевизна. Однако и это возможное нововведение осталось на стадии обсуждения, не дотянув до реализации.

**2011 год.** Этот год стал небольшой «передышкой», в течение которой не выдвигалось спорных и радикальных предложений по изменению объемов налогообложения. Более того, в некоторых регионах страны налоговое бремя было снижено, вводились новые льготы и послабления, такие как отмена ТН для пенсионеров, ветеранов боевых действий и водителей малолитражек. Некоторые субъекты РФ, видимо, отчаявшись, «простили» должников, частично списав задолженности за прошлые годы.

**2012 год.** Передышка не могла продолжаться долго, и в 2012 году вновь грянул гром. Гром выразился в Проекте Федерального закона Российской Федерации «О внесении изменений в статью 361 части второй Налогового кодекса Российской Федерации». Изменения, которые предлагалось внести, затрагивали не самые широкие слои населения, но это с лихвой компенсировалось их масштабностью. Суть предложений была в повышении ставки транспортного налога для автомобилей мощностью свыше 410 л.с. сразу до 300 рублей без возможности ее снижения местными властями, но с сохранением возможности ее увеличения. Этой участи должны были избежать автомобили старше 2000 года и гоночные авто, используемые «исключительно для участия в спортивных соревнованиях». Также сразу пятикратно предполагалось повысить ставки на мощные мотоциклы (свыше 130-150 л.с.), гидроциклы (свыше 150 л.с.), катера и яхты (свыше 300 л.с.). Этот проект так и остался проектом, однако по сути именно он стал первой ласточкой нового, грядущего в 2013 году налога на роскошь. Но не будем забегать вперед.

В конце 2012 года даже президент Российской Федерации отметил, что «в целом согласен» с необходимостью отмены транспортного налога и включением его в стоимость топлива, но пояснил, что пока региональные власти к этому «не готовы», так как схемы пополнения бюджета из топливных акцизов еще не проработаны.

**2013 год**. Вот и он. Федеральный закон «О внесении изменений в статью 362 части второй Налогового кодекса Российской Федерации». Он дополнил правила исчисления суммы налога на автомобили дороже 3 миллионов рублей новыми повышающими коэффициентами – от 1,1 до 3, в зависимости от конкретной стоимости автомобиля и его возраста. Например, машины возрастом от 2 до 3 лет и стоимостью от 3 до 5 миллионов включительно стали облагаться налогом в 1,1 раз большим, чем раньше. А налог на «старье» до 20 лет включительно, стоящее при этом дороже 15 миллионов, вырос в 3 раза.

Тем временем Минпромторг подготовил очередной проект по внедрению новых правил расчета ТН в зависимости от экологического класса и года выпуска, а не мощности. В числе новых предложений в нем были инициативы по снижению налога для гибридов на 50%, а для электромобилей на все 100%.

**2014 год.** В Госдуме были озвучены предложения об освобождении от налога владельцев автомобилей, работающих на газе. Как говорится, все новое – это хорошо забытое (за 4 года) старое. Хотя здесь это, конечно, шутка, но доля правды в ней тоже есть.

**2015 год**. И вот мы возвращаемся из долгого путешествия в далекое прошлое. Теперь, освежив в памяти то, что происходило, посмотрим с надеждой в будущее. Будущее, которое наступит уже совсем скоро. И пусть каждому оно принесет то, чего он от него ждет.

Напоминаю, в России налог на транспортные средства зависит только от мощности двигателя. Чем больше лошадей - тем больше платить, это правило действует даже для самолетов (за исключением реактивных). Деньги, собранные с автовладельцев, до 2003 года направлялись в специальный дорожный фонд и целенаправленно тратились на строительство, содержание и ремонт дорог. Последние же шесть лет суммы уходят просто в бюджет. Вот и получается, что чиновники, которые закупают служебный транспорт на бюджетные деньги, ежегодно меняют свои казенные лимузины в том числе и на средства простых автомобилистов.

**3. Транспортный налог в зарубежных странах**

Государств, в которых, подобно нашим, водители платят за количество «лошадей» без учета их качества, в мире осталось не так много. Последние пять-десять лет в цивилизованных странах при помощи налога власти стараются регулировать транспортную ситуацию так, чтобы города не вставали в пробках, а их жители не задыхались от выхлопных газов. Почти вся Европа уже ввела налоговые льготы для владельцев экологичных автомобилей и, наоборот, санкции для водителей «вредных машин».

Больше всех с транспортным налогом экспериментируют немцы. Еще в прошлом году в разных землях Германии налоги формировались по совершенно разным принципам. Кое-где фискалы собирали с бюргеров деньги за массу и габариты автомобиля. Но в основном же имел значение экологический класс. В некоторых регионах Германии евро водителей текли в казну автоматически - при регистрации машины ее владелец должен был обязательно сообщить номер своего банковского счета, с которого власти сами снимали налог.

При определении размера уплаты налога здесь учитываются:

− объем двигателя;

− объем выбросов СО2.

Не важно, какого года выпуска автомобиль: за каждые 100 куб. см. бензинового мотора необходимо заплатить 2 евро, 9 евро – если дизель.

Что касается выбросов в атмосферу, то если автомобиль выпускает менее 110 г СО2, то дополнительные платежи не будут включены в сумму, исчисленную за объем двигателя. В случае если выбросы в атмосферу превышают установленный предел (110 г), то необходимо будет уплатить сверх 20 евро за каждые 10 г/км, превышающие установленную норму.

Французы достаточно консервативны и не стремятся к изменению транспортного налога: уже на протяжении 100 лет они используют одну и ту же формулу, так называемую «двухступенчатую» систему. Сначала человек уплачивает налог при постановке на учет нового автомобиля, после чего налог взимается ежегодно. Факторы, влияющие на исчисление налога, – хорошо знакомые нам количество лошадиных сил и выбросов СО2. Однако платится данный налог единоразово при покупке транспортного средства. Выбросы СО2 при исчислении налога учитываются по такому же принципу, что и в Германии: если выбросы составляют менее 130 г, то к налогу, исчисленному в соответствии с количеством лошадиных сил, ничего доплачивать не придется.

Вдобавок владельцы большинства машин должны платить за каждый грамм CO2, который их железный конь выбрасывает в атмосферу. Но от уплаты этого разового налога освобождены хозяева автомобилей, которые выделяют менее 200 граммов газа на километр. Деньги, собранные с «выхлопа», направляются на финансирование экологических программ Франции.

Дания славится высокими налогами в разных сферах, включая и транспортную. Автовладельцы должны выплачивать 2 типа налогов. Это прямой сбор при регистрации машины, косвенный - в виде топливного акциза. Стоимость транспорта в Дании выше по сравнению с другими странами. При регистрации автомобиля его владелец отдает 105% первоначальной стоимости транспортного средства. Если житель Дании может позволить себе машину, цена которой выше 34 тысяч крон, сумма прямого сбора составит 180% первоначальной стоимости модели.

Есть даже специальный налог на спорт! Но все собранные налоги (а это 50 процентов ВВП страны) Дания тратит на финансирование социальной сферы - пенсии, медицину, образование. Получается, что налогоплательщик получает от государства бесплатно ровно столько, сколько отдает налогов.

В планах правительства предусмотрено ликвидирование налоговых льгот для электромобилей. В 2019 году может быть введен 40% регистрационный налог на такие транспортные средства, до 2022 года сумма сбора достигнет 100%.

В Норвегии налоги на бензиновые машины довольно высокие. За авто среднего «возраста» норвежцы выплачивают примерно 1000 долларов ежегодно. В Норвегии машина относится к предметам, которые облагаются высоким продажным налогом. Изменять схемы налогообложения считается политически некорректно.

Здесь есть платные автодороги, пользоваться которыми могут даже туристы. Является платным въезд в центр некоторых норвежских городов. Способов оплаты автодорог есть несколько, часть платных путей закрывается зимой.

Власти Норвегии планируют ввести в нынешнем году налог на электромобили. Предусмотрено взимание платы с легких версий электрокаров, а также с тяжеловесных моделей.

Быть автомобилистом в Японии тоже весьма накладно. Здесь нельзя поставить машину на учет без справки о том, что для нее есть парковочное место (а в Токио аренда куска асфальта может стоить 100 000 йен, то есть тысячу долларов США в месяц!). Кроме того, владельцы машин обязаны проходить техосмотр – новым автомобилям «талон» выдается на три года, а потом процедуру нужно повторять ежегодно. Стоит она минимум 120 000 йен (1300 долларов) - и это плата за осмотр какой-нибудь маленькой машинки. Техосмотр для большого и мощного автомобиля выйдет в разы дороже.

Что касается фискальных сборов, то жителям Страны восходящего солнца приходится платить три вида транспортных налогов. Первый платится при покупке машины, он не такой большой - около 5 процентов ее стоимости. Второй - при регистрации. Этот разовый налог исчисляется в зависимости от объема двигателя и массы автомобиля. Чтобы «поставить на учет» машину с двигателем объемом 2,5 литра, придется заплатить около 500 долларов.

И, наконец, ежегодно в мае японцы платят в казну собственно сам транспортный налог. Он также варьируется в зависимости от массы и объема двигателя. Владельцы компактных машинок отделаются суммой в 5000 йен (54 доллара), а хозяину какого-нибудь Land Cruiser нужно будет отдать все 50 000 йен. Зато все деньги, собранные японскими налоговиками, направляются на поддержку и поощрение перспективных разработок в автомобильной сфере. Таким образом, сегодня японцы платят за то, на чем они будут ездить завтра.

В Великобритании транспортный налог взимается с владельцев автомобилей и иных транспортных средств, двигатель которых работает на бензине, дизельном топливе и природном газе. До октября 2014 года автовладельцы должны были крепить на лобовом стекле автомобиля жетон, подтверждающий уплату налога на транспортное средство (tax disc), однако после этого была введена система камер видеонаблюдения, способная считывать номера: каждый номер автоматически попадает в базу, и автомобиль проходит проверку на предмет уплаты налога в автоматическом порядке.

Ставка налога на транспортное средство зависит от следующих критериев:

− объема двигателя;

− вида топлива;

− объема выбросов СО2.

Все транспортные средства подлежат налогообложению, за исключением:

− выпущенных до 1973 года;

− не использующихся в течение 12 месяцев;

− автомобилей военных пенсионеров и инвалидов;

− электромобилей;

− гибридных автомобилей.

При этом критерии, на основании которых определяется размер налога на транспортное средство, зависят от года выпуска автомобиля. Например, налог на автомобили 1973-2001 года выпуска зависит только от объема двигателя (больше или меньше 1549 куб. см.). А вот исчисление налога на автомобили, выпущенные после 1 апреля 2017 года, будет зависеть только от объема выбросов в атмосферу СО2.

В случае, если первоначальная стоимость автомобиля превышает 40000 фунтов, то собственник такого автомобиля будет доплачивать 310 фунтов в течение 5 лет с момента выпуска автомобиля.

В США сбор налогов с автомобилистов построен по принципиально иной, но также «экологичной» схеме – больше платит тот, кто больше ездит. Реализовано это очень просто: транспортный налог включен в цену на топливо. Чем больше бензина или солярки пожирает твой автомобиль, и чем больше ты ездишь, тем больше отдаешь в бюджет.

Таким образом, какой-нибудь американский дедуля, хранящий в гараже Dodge Charger и изредка выезжающий на нем на встречи с другими пенсионерами, будет платить небольшой налог. А человек, разъезжающий ежедневно на каком-нибудь небольшом автомобиле вроде Toyota Yaris, отдаст казне более крупную сумму. Деньги, собранные с водителей, тратятся в США на строительство и ремонт дорог.

Американская система, кстати, давно не дает покоя некоторым нашим политикам. Предложения включить налог в цену топлива появлялись уже много раз. Так, в прошлом месяце фракцией ЛДПР в Госдуме был подготовлен соответствующий законопроект. Однако наше министерство финансов (а ведь все новые законы проходят процедуру согласования в правительстве) всегда было против таких инициатив. С одной стороны, чиновники опасаются злоупотреблений со стороны заправок, а с другой - лоббируют интересы нефтеперерабатывающих компаний, не желая их, «бедненьких», нагружать еще и оплатой налогов за граждан.

В Израиле с лета этого года все автомобили условно поделили на 15 экологических групп по уровню загрязнения окружающей среды. Покупатели самых «вредных» машин платят в казну 92 процента стоимости машины. Минимальный же налог – 10 процентов цены – должны отдать государству хозяева электромобилей. За гибриды израильские власти просят 30 процентов. В среднем же водители платят государству около 70 процентов стоимости автомобиля. В итоге вместе с налогом самая простая Mazda3 в Израиле стоит приблизительно 30 000 долларов, а Toyota Yaris в базовой комплектации – 25 000 долларов.

В Китае до недавних пор действовала система, аналогичная российской – со всех автомобилистов брали транспортный налог по единой ставке. Правда деньги, в отличие от России, шли на содержание дорог. Теперь китайцы посчитали, что логичнее включить этот сбор в цену топлива, а налогами - развивать свой автопром. Сейчас в Китае покупатели автомобилей платят налоги, исходя из цены автомобиля. Если владельцу машины местного производства нужно будет отдать в казну около 10 процентов его стоимости, то желающему купить иномарку придется раскошелиться на все 40.

В Австралии налоговые ставки почти не различаются, все граждане платят одинаково: 10 процентов от цены легковушки и 5 – от грузовика. Но владельцам дорогих автомобилей приходится доплачивать еще и «за роскошь» 33 процента от стоимости машины. Шикарными в Австралии считают все автомобили дороже 57 000 долларов. Этой системой недовольны и жители, и продавцы автомобилей. Последние ссылаются на то, что люкс-автомобили используют более современные технологии и меньше загрязняют окружающую среду, чем дешевые устаревшие машины. Однако австралийские власти не слушают эти доводы и даже регулярно повышают налог на роскошные автомобили.

**4. Транспортный налог в 2018 г.**

Практически все владельцы средств передвижения интересуются тем, произойдет ли отмена транспортного налога в 2018 году для легковых автомобилей. Еще несколько лет назад часть депутатов предлагали свести на нет налоговые сборы с транспортных средств, начиная еще с 2017 года. Но, к сожалению, тогда эта инициатива не была поддержана большинством.

Правительство не решилось отменить налоговый сбор, который ежегодно пополняет государственную казну на десятки и даже сотни миллиардов рублей. По мнению Министерства экономики и развития, отменить данную доходную статью на данном этапе практически невозможно, ведь по статистическим данным на сегодняшний день общая сумма долга регионов страны составляет почти два триллиона рублей, а также российскими административными субъектами был нарушен норматив, запрещающий превышение суммы долга больше половины доходного сектора бюджета. Дополнительная потеря полторы сотен миллиардов в национальной валюте может еще больше обострить финансовые проблемы государства.

Льготные условия коснулись только владельцев транспортных средств, чья масса больше 12 тонн. До настоящего времени за эксплуатацию такого крупного транспорта владельцам приходилось выплачивать колоссальные деньги, включающие финансовые компенсации урона, наносимого ими дорожным покрытием, а также денежные отчисления для системы «Платон». Теперь же суммы налогов, взимаемых с них, подвергаются тщательной корректировке данной системы. В тех случаях, когда эта сумма сбора является большей или равной налога на транспорт, владелец грузовика вовсе не платит фискальный сбор.

Что нового в налоговом плане принесет 2018 год?

Нужно отметить, что в течение последних нескольких лет законы, касающиеся транспортных налогов, постоянно подвергаются коррекциям и поправкам. Например, с 2014 года человек, приобретающий автомобиль, должен был самостоятельно сообщать информацию о совершенной покупке в соответствующие органы фискальной и других служб. Начиная с января 2017 года, владелец авто, который утаил или попытался утаить от соответствующих органов факт покупки авто, облагался штрафными санкциями, составляющими пятую часть от годового налогового сбора, выплачиваемого им. Автомобилисты, которые не получали квитанции на оплату транспортного налога, не освобождались от обязанности фискального взноса. Поэтому радости от неполучения соответствующей квитанции, у адекватного человека быть не должно, ведь платить все равно придется по полной программе.

Как мы уже говорили, владельцы одинаковых автомобилей и других средств передвижения одного и того же года выпуска в различных регионах Российской Федерации платят разные суммы налогов. Окончательная сумма такого платежа утверждается властями соответствующего региона.

Что касается коэффициентов, влияющих на сумму налога от владельцев роскошных автомобилей, ситуация здесь выглядит следующим образом:

− За машину, стоимость которой больше трех миллионов рублей и износом менее трех лет, нужно заплатить налог, превышающий в 1,1-1,5 раз обычную сумму сбора;

− В два раза больше нужно будет ежегодно платить за авто, которому менее пяти лет, оценивающийся в 5-10 миллионов;

− Сумма сбора увеличивается в три раза в тех случаях, когда машина стоит от десяти до пятнадцати миллионов рублей, хоть и возраст ее достигает 10-20 лет.

По прогнозам экспертов аналитического агентства Автостат, для сохранения уровня налоговых бюджета Дорожного фонда РФ, выпадающих при отмене транспортного налога, для всех ТС, стоимость бензина придётся поднять на 10%. Ещё в 2010 году рассматривались внесения таких изменений в Налоговый кодекс, где предполагалось установить налоговую ставку в размере 3-6% от стоимости топлива. Если рассматривать самый оптимистичный вариант отмены транспортного налога только для легковушек приведены в таблицы:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Мощность л.с. | Реальный расход л/100км. | Транспортный налог ,руб | Налог в цене бензина, руб. | Объём бензина в год (без убытка), руб. | Пробег в год ( без убытка), км. | Изменение расходов при годовом пробеге, руб. |
| 5000 | 10000 | 25000 | 50000 |
| 75 | 7 | 1350 | 1,035 | 1304 | 18634 | 988 | 626 | 461 | 2273 |
| 105 | 9 | 2730 | 1,035 | 2638 | 29308 | 2264 | 1800 | 401 | 1928 |
| 155 | 11 | 6510 | 1,035 | 6290 | 57181 | 5941 | 5372 | 3664 | 818 |
| 175 | 13 | 7350 | 1,035 | 7101 | 54627 | 6677 | 6005 | 3986 | 623 |
| 205 | 15 | 15375 | 1,035 | 14855 | 99034 | 14600 | 13823 | 11494 | 7613 |
| 250 | 18 | 18750 | 1,035 | 18116 | 100644 | 17819 | 16887 | 14093 | 9435 |
| 255 | 18 | 38250 | 1,035 | 36957 | 205314 | 37319 | 36387 | 33593 | 28935 |
| 305 | 22 | 45750 | 1,035 | 44203 | 200922 | 44612 | 43473 | 40058 | 34365 |
| 405 | 25 | 60750 | 1,035 | 58696 | 234783 | 59456 | 58163 | 54281 | 47813 |
| 505 | 30 | 75750 | 1,035 | 73188 | 243961 | 74200 | 72645 | 67988 | 60225 |

На сегодняшний день литр 92-ого бензина стоит 40 рублей, тогда стоимость до 41,035 рубля. В таблице указано, как изменятся расходы автовладельцев при отмене транспортного налога и повышении цен на топливо. Расчёты показывают, что от отмены транспортного налога выигрывают только владельцы мощных авто, которые смогут платить значительно меньше, чем раньше, а владельцам маломощных машин придётся больше и платить, и считать количество потребляемого топлива. Выходит, что отмена транспортного налога для легковушек выгодна только состоятельным людям, позволяя им экономить на содержании мощных авто и немного переплачивать за бензин. При этом водители маломощных авто с ежегодным пробегом в 25000 километров придётся платить больше. К тому же в выигрыше оказались бы и владельцы грузовых автомобилей, что кардинально нарушает принцип справедливости. Именно грузовики в большей степени способствуют износу дорог.

Некоторые экономисты (например, И.Буранов) считают, что важно учитывать социальный фактор – реакцию водителей на рост цен на топливо. В случае резкого скачка цен на бензин последуют протесты со стороны автовладельцев, ведь, в конечном счёте, рост цен на бензин отражается на стоимости всех нефтепродуктов. Ещё одним препятствием станет ограничение в возможности предоставления льгот отдельным категориям налогоплательщикам, таким как инвалиды, герои СССР и РФ, ветераны ВОВ и так далее.

Проведённый анализ возможных последствий при отказе от транспортного налога с одновременным увеличением ставок акцизов на реализацию горюче-смазочных материалов показывает, что такое изменение может носить очень противоречивые результаты. При отмене транспортного налога для легковушек деньги, поступающие от уплаты топливных акцизов необходимо использовать для реконструкции автомобильных дорог. Но необходимо учитывать социальный фактор, как следствие отмены налога произойдёт неравномерность расходов на топливо у разных слоёв населения, что непременно приведёт к недовольству со стороны автолюбителей.

**Выводы и предложения**

Подводя итог выше сказанному, можно сделать следующие выводи и внести следующие предложения.

Транспортный налог на сегодняшний день является налогом, который постоянно пересматривается и изменяется. Это связанно с постоянным увеличением количества транспортных средств в регионах Российской Федерации, который прямым образом пагубно сказывается на состоянии и качестве дорожного покрытия. В связи с этим регионами вводятся в действие законы субъектов Российской Федерации о транспортном налоге, который каждый год не только не понижается, но и увеличивается. От чего в бюджете увеличиваются налоговые поступления денежных средств. Во-первых, рост поступлений денежных средств в бюджет не должен расстраивать, ведь денежные средства, полученные от уплаты транспортного налога, пойдут на реконструкцию и строительство новых автомобильных дорог, но увидев качество выполнения ремонта и реконструкции дорог, введение дополнительных акцизов н бензин, повышение стоимости ОСАГО, платить транспортный налог не хочется.

В случае отмены транспортного налога [2], несомненно, возникнет ряд преимуществ, главным из которых станет установление взаимосвязи размеров налоговых со степенью потребления топлива и дорог: чем больше налогоплательщик ездит, тем больше денег он отдаст в налоговую. Аккумулирование и перераспределение средств, таким образом, будет производиться в тех регионах, где непосредственно осуществляются грузоперевозки и происходит потребление дорог.

Во-вторых, в результате изменения источника налогово-бюджетных доходов в пользу увеличения акцизов на горюче-смазочные материалы вырастет размер поступлений в дорожный фонд РФ.

В-третьих, каждый автовладелец сможет регулировать размер уплачиваемых налогов. На сегодняшний день размер транспортного налога определяется только наличием автомобиля в собственности. Если же отказаться от транспортного налога в пользу топливных акцизов, то меньшее потребление ГСМ в результате сокращения количества поездок повлечёт меньшую величину выплачиваемых налогов.

В-четвёртых, с отменой транспортного налога установится взаимосвязь между мощностью автомобиля и количеством расходуемого топлива.

В-пятых, рост акциз увеличит цену ГСМ, что будет способствовать экономии потребляемых ресурсов. В перспективе это позволит снизить количество выбросов вредных веществ в атмосферу.

При наличии всех положительных последствий для отмены транспортного налога стоит учитывать, что автодорожная сеть страны в настоящее время характеризуется значительной интенсивностью движения транспортных средств и огромным износом в связи с практически неконтролируемым движением крупнотоннажных автомобилей. Объём перевозок грузов, осуществляемых грузовыми автомобилями только по федеральным трассам, составляет около 3 млрд. тонн (около 40% от общего объёма перевозом автотранспортом), а суммарный пробег по этим дорогам составляет более 16 млрд.км. Владельцы грузовиков также пользуются автодорожной сетью в предпринимательских целях, нанося им, огромный ущерб, больше, чем от легковых автомобилей.

Таким образом, отмена транспортного налога для крупнотоннажных грузовых автомобилей представляется нерациональной, так как грузовики обуславливают преждевременный износ дорожного покрытия и значительные затраты на ремонт дорожного полотна. Для устранения разрушающего воздействия на дороги нашей страны деньги, полученные от уплаты транспортного налога грузовыми автомобилями, предлагается использовать на строительство и восстановление дорог.

Рассматривая замену одного налога для легковых автомобилей необходимо учесть возможные налогово-бюджетные последствия отказа от транспортного налога. В связи с предлагаемыми изменениями по отмене налога получается, что сумму налога, которую водитель платил раньше, сможет пустить на добавочную стоимость топлива. Исходя из этого, кажется, что автолюбителям, проезжающим ежедневно небольшое количество километров от дома до работы и обратно, а также людям, не использующим автомобиль в предпринимательской деятельности, должна быть выгодна такая новация.

**Библиографический список**

1. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть первая): [принят Гос. Думой 16 июля 1998 г. : одобрен Советом Федерации 17 июля 1998 г., с изменениями и дополнениями по состоянию на 19 февраля 2018 г.] // Собрание законодательства РФ. – 1998. – № 31. – Ст. 3824.
2. Ерёмина И. В. Об отмене транспортного налога в России // Уральский государственный университет путей сообщения. 2015. C. 67-68.
3. Сорокина Д. О., Отмена транспортного налога: "За" И "Против" (статья 761 УК РФ) // НОУ ВПО . Институт законоведения и управления Всероссийской полицейской ассоциации 2015.C. 118-121.
4. Мельман И.В., Сыромолотова А.А Реформирование транспортного налога // Сибирский государственный технологический университет 2015. С94-96.