УДК 340 DOI: 10.22394/2074-7306-2019-1-3-130-134

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ

Немыкина Олеся Евгеньевна кандидат юридических наук, доцент кафедры государственно-правовых дисциплин, ФГБОУ ВО «Российский государственный университет правосудия», Ростовский филиал (344038, Россия, г. Ростов-на-Дону, пр. Ленина, 66). E-mail: alis2610@yandex.ru

Голубева Александра Андреевна преподаватель кафедры государственно-правовых дисциплин, ФГБОУ ВО «Российский государственный университет правосудия», Ростовский филиал (344038, Россия, г. Ростов-на-Дону, пр. Ленина, 66). E-mail: alexg4081995@gmail.com

Аннотация

В статье рассматривается зарубежный опыт транспортного налогообложения. Авторы обосновывают необходимость придания транспортному налогу целевого характера. Собираемые средства должны направляться на финансирование целевых программ по восстановлению и поддержанию экологической среды, улучшению транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: *налогообложение, транспортный налог, налоговое право, налог, налоговая система, функции налога, налогоплательщик, транспортное средство, объект налогообложения, концепция реформирования транспортного налогообложения.*

Налоговая система Российской Федерации в части транспортного налогообложения находится в стадии реформирования. Поэтому обращение к зарубежному опыту регулирования налоговых правоотношений может способствовать устранению пробелов в законодательстве, недопущению ошибок, выработке новых финансово-правовых предписаний стимулирующего и ограничивающего воздействия [1].

Зарубежный опыт транспортного налогообложения существенно отличается от отечественного. Осталось немного государств, в которых транспортный налог исчисляется в зависимости от мощности автотранспортного средства. Налоговая политика большинства зарубежных стран учитывает, что интересы субъектов являются основой правового регулирования сферы налогообложения [2].

В КНР для физических лиц действует налог на приобретение автотранспорта. Данный налог уплачивается при покупке, самостоятельной сборке, при получении в дар, по результатам розыгрышей или лотереи и в иных случаях. Налог распространяется на мотоциклы, автомобили, электромобили, транспортные средства для нужд сельского хозяйства. Ставка составляет 10 %. Для расчета используется также и налогооблагаемая стоимость, которая зависит от обстоятельств приобретения автотранспортного средства: покупка, выигрыш или иное обстоятельство. Данный налог взимает один раз и должен быть уплачен в течение 60 дней до момента постановки автомобиля на учет.

Налогообложение транспорта во Франции несколько иное, данная категория налогов представлена двухуровневой системой. Так, при постановке на учет владелец платит одноразовый налог, который варьируется в зависимости от характеристик транспортного средства, а именно: объема и мощности двигателя. Далее владелец обязан ежегодно платить налог, основу расчета которого составляет объем углекислого газа, выбрасываемого автотранспортом в атмосферу на каждые 100 километров. Расчет идет согласно данным производителя. Транспортные средства, выделяющие менее 130

грамм углекислого газа на один километр, не облагаются налогом. Денежные поступления от данного налога имеют целевой характер. Они направляются на финансирование программ по сохранению экологии.

Одна из самых загруженных стран мира по числу автомобилей – Япония. Поэтому основной целью государства в этой сфере является регулирование объема приобретаемых автотранспортных средств. В Японии нет возможности простой покупки машины. На законодательном уровне закреплен ряд ограничений, одним из которых является наличие парковочного места в двухкилометровом радиусе от места жительства. Стоит отметить, что так называемые легковые автомобили делятся на обычные и легкие. Владельцы последних могут рассчитывать на льготы. Разграничением между обычным и легким автомобилем служат габариты, но большую роль играет вес.

При покупке автотранспортного средства необходимо уплатить налог в размере 5 % от стоимости [3]. Далее, при постановке на учет, взимается налог,находящийся в прямой зависимости от объема двигателя. Ежегодный транспортный налог уплачивается собственниками в зависимости от объема двигателя. Данный налог является местным, но, несмотря на наличие экологических проблем, государство направляет средства на развитие автомобильной промышленности, инновационные и передовые проекты в этой области.

Законодательство Испании предусматривает два вида налога: регистрационный налог на транспортные средства и ежегодный транспортный налог. При приобретении транспортного средства обязанностью покупателя является уплата в тридцатидневный срок регистрационного налога.

Величина налога имеет прямую зависимость от экологичности транспортного средства. При объеме выбросов углекислого газа в атмосферу меньше 120 грамм на 1 километр собственник полностью освобождается от данного налога. Также полное освобождение от уплаты налога имеют физические лица с ограниченными возможностями. Для многодетных семей предусмотрена скидка в размере 50 % при уплате регистрационного налога. Автомобили с высокими параметрами загрязнения атмосферы подлежат налогообложению по максимальной ставке – 14,75 % от покупной стоимости. Как правило, это более старые модели, не отвечающие экологическим классам, за исключением автомобилей, имеющих историческую ценность.

Объектами непосредственно транспортного налога служат легковые автомобили, фургоны, мопеды, мотоциклы, автобусы, грузовики, трейлеры и прочие грузовые автотранспортные средства, зарегистрированные в Региональном департаменте дорожного движения. Данный налог является местным. Сумма зависит от региона, мощности двигателя и возраста транспортного средства. Владельцы транспортных средств должны **до** 1 января произвести уплату налога. При смене собственника новый владелец уплачивает налог за оставшийся период с момента приобретения. Предыдущий собственник может претендовать на возврат излишне уплаченной суммы налога.

Льготы до 75 % предусмотрены для:

- электрических транспортных средств;
- транспортных средств, использующих газ, биологическое топливо, водород.

Имеют возможность получить льготу в 25 % на протяжении пяти лет после первой регистрации владельцы транспортных средств всех типов, за исключением прицепов, отвечающих экологическим требованиям.

Существенным минусом транспортного налога в Испании являются существенные различия в ставках. Происходит формирование так называемых налоговых гаваней. Примером может служить ситуация, когда в поселениях с числом жителей в несколько сотен человек оказались зарегистрированными 23 % всех корпоративных автомобилей. Число автомобилей в разы превышало число жителей [3]. Простой уход от значительных сумм налога, особенно в корпоративном сегменте, влияет на поступления в бюджет. По итогу происходит дисбаланс.

Интересным представляется опыт США, где транспортный налог в привычной форме отсутствует. Он включается в стоимость топлива и составляет приблизительно 15 % от цены. Данная система предполагает распределение налоговой нагрузки и формирование положительного отношения налогоплательщиков к налогу, обусловливается прямой зависимостью использования автомобиля и соразмерности налога, ведь чем чаще автомобиль используется, тем больше потребляет топлива, а, следовательно, увеличивает количество вредных выбросов в атмосферу. Максимальные сборы на бензин установлены в самых загруженных регионах (Нью-Йорк, Вашингтон, Калифорния).

Разовый налог при покупке автомобиля также предусмотрен. Данный налог варьируется в зависимости от штата в пределах от 1 % до 7 %. Также предусмотрен и регистрационный налог, который различается в зависимости от штата и характеристик автомобиля.

В Великобритании транспортный налог, как и во многих странах Европы, привязан к типу топлива, объему выбросов углекислого газа в атмосферу, а также даты постановки автотранспортного средства на учет. Владельцы электрических и гибридных автомобилей, а также с двигателем, объем которого не превышает одного литра, освобождаются от уплаты транспортного налога. Отличительной особенностью данной категории налогов в Великобритании является возможность оплаты налога частями, по месяцам. Средства от транспортного налога распределяются в процентном соотношении на целевые нужды. Около 80 % направляются на поддержание дорожной отрасли, оставшиеся средства идут на финансирование экологических программ.

Большое внимание экологическим проблемам уделяет Дания, в который транспортный налог является одним из самых высоких на территории Европы. При покупке автотранспортного средства уплачивается разовый налог, а последующий налог включается в стоимость топлива. Ставка налога при покупке автомобиля, если он не отвечает экологическим требованиям, может составить до 180 % от его цены. Присутствует прямая зависимость правительственных программ по сохранению экологии и транспортного налогообложения, стимулирования покупателей к приобретению высокоэкологических транспортных средств, таких, как: мопеды, велосипеды.

Сегодня транспортный налог продолжает оставаться одним из самых обсуждаемых в системе имущественного налогообложения России. Подобные дискуссии вызваны его несовершенством.

При внедрении любого фискального платежа основная задача – нахождение оптимального баланса между эффективностью действия и справедливостью налога. Необходим учет платежеспособности, разницы в доходах. Важно удерживать достаточный уровень зачислений в бюджет, иметь простую структуру администрирования. Применение этих компонентов к транспортному налогу обусловлено некоторыми сложностями. Транспортный налог – это имущественный налог, который, с одной стороны, должен учитывать различия в стоимости имущества, с другой, – напрямую связан с дорожной сетью и экологией, поэтому необходим учет влияния транспортных средств на износ дорог и уровень загрязнения окружающей среды.

В научной литературе не раз высказывалось мнение о возможности перехода к транспортному налогу, включенному в стоимость акцизов на топливо[1]. Аргументом к подобным преобразованиям служит успешный зарубежный опыт. Однако, на наш взгляд, предложение имеет существенные недостатки. Одним из негативных факторов станет неизбежное увеличение стоимости топлива. При данной системе в более выгодном положении окажутся владельцы транспортных средств, использующие транспорт нерегулярно. Необходимо обратить внимание, что косвенно такие изменения могут коснуться

[1]«Справедливая Россия» предложила отменить транспортный налог. URL: http://www.interfax.ru/russia/439522; Российская общественная инициатива N 78Ф380 по отмене транспортного налога. URL: https://www.roi.ru/380/.

граждан, не являющихся собственниками транспортных средств. На сегодняшний день собственник транспортного средства уже оказывается в положении, в котором его налоговое бремя de facto удваивается: возникает обязанность по уплате транспортного налога, а также скрытого налога в виде акцизов на топливо.

Еще одним существенным недостатком является изменение бюджетного источника. На данном этапе транспортный налог относится к уровню субъекта Федерации, акцизы, в свою очередь, относятся к федеральному уровню, следовательно, рассматриваемое предложение повлечет уменьшение автономности регионов, их налоговые поступления сократятся.

Существует еще одна концепция реформирования транспортного налогообложения, согласно которой транспортный налог возможно заменить на экологический сбор. Величина данного сбора будет зависеть от объемов углекислого газа, выбрасываемого в атмосферу, для каждого автомобиля. Для расчета предлагается брать данные технического паспорта. Министерство финансов Российской Федерации выдвигало схожий вариант расчета транспортного налога от экологического класса двигателя по формуле: чем выше экологический класс, тем ниже налоговая ставка. Но, как правило, высокий экологический класс присущ дорогим автомобилям, а это значит, что существенная часть налогового бремени ляжет на владельцев транспортных средств экономкласса, что, в свою очередь, ухудшит финансовое положение абсолютного большинства налогоплательщиков.

Зарубежный опыт предлагает еще один вариант реформирования транспортного налога, а именно: установку на все транспортные средства навигационных устройств. Предполагается, что налог должен взиматься только за эксплуатацию транспортного средства.

Нидерланды являются одной из передовых стран в части внедрения современных технологий при имущественном налогообложении. Именно Нидерланды разработали и ввели в действие проект по оснащению всех автомобилей системой GPS. Определена фиксированная плата за 1 км[1]. Сбором информации об эксплуатации занимается центр взимания платы. Однако, по нашему мнению, для России такой способ не подойдет. Причин для этого несколько. Во-первых, масштаб парка транспортных средств значительно больше, чем в Нидерландах и, соответственно, оснащение датчиками будет проходить долго. Во-вторых, это сама установка GPS-системы. Если это будет происходить за счет владельца транспортного средства, данный факт вызовет негативную реакцию со стороны общества; если осуществлять ее за счет средств бюджетов, то это потребует существенных затрат, и целесообразность внедрения в таком случае ставится под вопрос. К тому же, если прибор будет несовершенен, возможен рост уклонения от уплаты налога.

Необходимо учитывать, что не весь зарубежный опыт подходит для современных реалий Российской Федерации, правовое регулирование должно быть социально полезным [4].

Выводы: изучение системы исчисления транспортного налога в ряде зарубежных государств говорит о зависимости налога, как от технических характеристик транспортных средств, так и от экологической безопасности. Разнообразные формы выражения налогового права содержат достаточное количество налогово-правовых предписаний стимулирующего и ограничительного характера. Они усиливают мотивацию правомерного поведения налогоплательщиков.

Зарубежный опыт налогообложения убедительно показывает, что при реформировании транспортного налогообложения важно создавать необходимую психологическую атмосферу. Налоговое законодательство не должно отрицательно восприниматься налогоплательщиками. Это во многом зависит от целей налоговой политики государ-

[1] Транспортный налог в Голландии//
https://www.nn.ru/community/auto/main/?do=read&thread=874720&topic_id=17413998

ства, эффективности налогового учета, прозрачности использования денежных фондов, формируемых за счет фискальных платежей. Транспортный налог должен иметь целевой характер. Собираемые средства должны направляться на целевые программы по поддержанию экологической среды, улучшению транспортной инфраструктуры.

Литература

1. *Мирошник С.В*. Финансово-правовые стимулы и ограничения// Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2010. № 3 (3). С. 81 – 86.
2. *Мирошник С.В.* Повышение эффективности налогового законодательства: проблемы и способы их разрешения// Северо-Кавказский юридический вестник, 2012. № 1. С. 90 – 95.
3. *Раченкова В.В., Кузнецов Ю.О*. Зарубежный опыт транспортного налогообложения// Academy. 2018. №8 (35). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/zarubezhnyy-opyt-transportnogo-nalogooblozheniya (дата обращения: 07.02.2019).
4. *Шапсугов Д.Ю.* Рассудок – разум – право. Монография. Ростов-на-Дону, 2016. 192 с.

Nemykina Olesya Evgenyevna, Candidate of Law Sciences, Essociate Professor, Department of State and Legal Disciplines, FGBOU VO «Russian State University of Justice», the Rostov brunch (66, Lenina St., Rostov-on-Don, 344038, Russian Federation).
E-mail: alis2610@yandex.ru

Golubeva Aleksandra Andreevna, Teacher, Department of State and Legal Disciplines, FGBOU VO «Russian State University of Justice», the Rostov brunch (66, Lenina St., Rostov-on-Don, 344038, Russian Federation).
E-mail: alexg4081995@gmail.com

FOREIGN EXPERIENCE OF TRANSPORT TAXATION

Abstract

In article foreign experience of transport taxation is considered. Authors prove need of giving to a transport tax of special-purpose character. The raised funds have to be allocated for financing of target programs for restoration and maintenance of the ecological environment, to improvement of transport infrastructure.

Keywords: *taxation, transport tax, tax law, tax, tax system ¸ functions of a tax, taxpayer, vehicle, subject to taxation, concept of reforming of transport taxation.*

References

1. Miroshnik S.V. Finansovo-pravovye stimuly i ogranicheniya// Nauka i obrazovanie: hozyajstvo i ekonomika; predprinimatel'stvo; pravo i upravlenie. 2010. № 3 (3). S. 81 – 86.
2. Miroshnik S.V. Povyshenie effektivnosti nalogovogo zakonodatel'stva: problemy i sposoby ih razresheniya// Severo-Kavkazskij yuridicheskij vestnik, 2012. № 1. S. 90 – 95.
3. Rachenkova V.V., Kuznecov YU.O. Zarubezhnyj opyt transportnogo nalogooblozheniya// Academy. 2018. №8 (35). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/zarubezhnyy-opyt-transportnogo-nalogooblozheniya (data obrashcheniya: 07.02.2019).
4. SHapsugov D.YU. Rassudok – razum – pravo. Monografiya. Rostov-na-Donu, 2016. 192 s.