

УДК 33

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ. ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ

Тимонина В.С.

бакалавр,

Балтийский Государственный Технический Университет «ВОЕНМЕХ» им. Д.Ф. Устинова, Россия, Санкт-Петербург

Аннотация.

В статье анализируется сущность, важность и уровень транспортного налога, выделяются проблемы установления, сбора и балансировки налогообложения по структуре налогов, обоснованности и справедливости налогового бремени, использования транспортного налога на развитие дорожной инфраструктуры, безопасность движения, сервис и экологию, сравнивается уровень налогообложения автотранспорта физических лиц в Санкт-Петербурге и Волгограде, обозначаются пути и направления совершенствования транспортного налога, варианты с отменой или изменением уровня при вхождении в налог на движимое имущество, экологический налог или в акцизы на бензин.

Ключевые слова: транспортный налог, налогообложение, льготы, налоговая база, алгоритм расчета.

IMPROVEMENT OF THE SYSTEM OF TAXATION OF NATURAL PERSONS. TRANSPORT TAX

Timonina V.S.

bachelor,

*Baltic State Technical University "VOENMEH" named after D.F. Ustinov,
Russia, Saint-Petersburg*

Annotation

The article analyzes the essence, importance and level of transport tax, highlights problems of establishment, Tax collection and balancing according to the structure of taxes, the validity and fairness of the tax burden, The use of a transport tax on road infrastructure development, traffic safety, service and ecology, The level of taxation of motor vehicles of individuals in St. Petersburg and Volgograd is compared, Indicate ways and directions of improving the transport tax, options with cancellation or change of level when entering the tax on movable property, environmental tax or excise on gasoline.

Keywords: Transport tax, taxation, benefits, tax base, calculation algorithm.

В условиях инновационного развития и цифровой трансформации требуют активного совершенствования и модернизации все структуры, институты и элементы экономической системы, в том числе налоговой, так как от налогового бремени, состава, собираемости и распределения налогов зависит развитие государства, бизнеса, инфраструктуры, социальной сферы и уровень жизни населения. Ежегодно в консолидированный бюджет России поступает почти 150 млрд. руб. транспортного налога. Однако по-прежнему остро стоят вопросы балансировки налогообложения по видам налогов, обоснования, сбора и использования транспортного налога на развитие дорожной инфраструктуры, безопасность движения и экологию.

Транспортный налог является региональным налогом, устанавливается и вводится в действие законами субъектов России и обязателен к уплате на территории соответствующего субъекта Российской Федерации. Транспортный налог создает основу дорожного фонда и регулируется в Российской Федерации статьей 28 Налогового Кодекса РФ [1]. Гражданин страны может самостоятельно составить акт, регулирующий транспортный налог, при этом региональные власти могут изменить налог, но не более чем в 10-кратном размере. Если в определенном регионе нет установленной ставки, то налог уплачивается по нормам статьи 361 НК РФ Налогового Кодекса. Законодательно установлено, что в перечень объектов налогообложения включены автомобили, мотоциклы, мотороллеры, автобусы и другие самоходные машины и механизмы на пневматическом и гусеничном ходу. К объектам налогообложения относятся также самолеты, вертолеты, теплоходы, яхты, парусные суда, катера, снегоходы, мотосани, моторные лодки, гидроциклы, несамоходные (буксируемые суда), водные и воздушные транспортные средства. Налогоплательщиком транспортного налога является физическое лицо, на которое зарегистрированы транспортные средства, признаваемые объектом налогообложения в соответствии со статьей 358 НК РФ. При расчете транспортного налога

определение налоговой базы осуществляется на основе мощности двигателя в лошадиных силах [1].

На государственном уровне каждый год утверждается базовая ставка транспортного налога, в свою очередь, региональные власти имеют полномочия изменять ставку в сторону увеличения. Транспортный налог на аналогичные автомобили, зарегистрированные даже в соседних регионах России, может серьезно варьировать в зависимости от специфики. Например, ставка транспортного налога в Санкт-Петербурге в 2019 году на автомобиль до 150 лошадиных сил будет выше ставки, установленной на такой же транспорт, но зарегистрированный в Москве. Отмечен минимальный автомобильный налог в Крыму, где владелец автомобиля старше 20 лет с мощностью менее 100 л.с. выплачивает налог по ставке 2 рубля 50 копеек. Дорогие автомобили облагаются самым низким налогом в Ингушетии, где за автомашину в 250 л.с. владелец должен заплатить 40 рублей за каждую лошадиную силу, при этом транспортный налог в Санкт-Петербурге рассчитывается на такой же автомобиль по 150 рублей. Налоговые ставки на различные виды транспорта, утвержденные в Санкт-Петербурге и Волгограде на 2019 год, представлены в таблице 1. В Санкт-Петербурге установленная ставка варьирует от 10 до 1000 руб., на легковые машины составляет в основном 35-50 руб. за 1 л.с., при минимуме 24 руб. и максимуме 150 руб., на мотоциклы и мотороллеры от 10 до 30 руб. В целом установленный транспортный налог в Санкт-Петербурге выше, чем в Волгограде. Отметим, что по уровню жизни населения и оплате труда эти города существенно различаются. Так, по разным данным средняя зарплата в 2018 году в Санкт-Петербурге варьировала от 42 до 47 тыс. руб., то в Волгограде от 24 до 26 тыс. руб., что составляет только 55% от уровня Санкт-Петербурга. Такие условия и причины сказываются на уровне установления ставки налогов для региона. В городе Волгоград в 2017 году на учете ГИБДД было 256,3 тыс. автомашин, принадлежащих населению, средняя цена

приобретения машины с пробегом составляла в 2014 году 937 тыс. руб., а в 2018 году 543 тыс. руб.

Таблица 1 — Налоговые ставки на различные виды транспорта, утвержденные в Санкт-Петербурге и Волгограде на 2019 год

Транспортное средство	Ставка , руб.	
	Санкт-Петербург	Волгоград
Легковые автомашины с двигателем до 100 л.с.	24	9
Легковые автомашины с двигателем 100–150 л.с.	35	20
Легковые автомашины с двигателем 150–200 л.с., мотоциклы, мотороллеры с двигателем более 90 л.с.	50	40
Легковые автомашины с двигателем 200–250 л.с.	75	75
Легковые автомашины с двигателем более 250 л.с.	150	150
Мотоциклы, мотороллеры с двигателем до 20 л.с.	10	6
Мотоциклы, мотороллеры с двигателем 20–35 л.с.	20	10
Мотоциклы, мотороллеры с двигателем 35–90 л.с.	30	24
Грузовики (двигатель до 100 л. с.)	25	16
Грузовики (двигатель 150–200 л. с.), автобусы с двигателем до 200 л. с.	50	32
Грузовики (двигатель 200–250 л. с.)	55	63
Грузовики с двигателем более 250 л. с., эксплуатируемые менее 3 лет	45	75
Автобусы (двигатель более 200 л. с.), грузовики (двигатель более 250 л. с., срок эксплуатации от 3 до 5 лет)	65	48
Грузовики (двигатель более 250 л. с., срок эксплуатации свыше 5 лет)	85	75
Снегоходы, мотосани (двигатель до 50 л. с.), самоходный транспорт на пневматическом и гусеничном ходу (с каждой л. с.)	25	13
Снегоходы, мотосани (двигатель более 50 л. с.), катера, моторки (двигатель до 100 л. с.)	50	24
Катера, моторки (двигатель более 100 л. с.), реактивные самолеты (с каждого килограмма силы тяги), буксируемые суда по валовой вместимости (с каждой ее единицы)	200	115
Яхты с двигателем до 100 л. с.	100	48
Гидроциклы (двигатель до 100 л. с.), самолеты, вертолеты (с каждой л. с.)	250	144
Гидроциклы (двигатель более 100 л. с.)	500	288
Прочие ТС с единицы ТС	1000	1000

В июле 2019 году Россия заняла 16 место в списке стран с самым доступным бензином, что проявилось в том, что на одну среднюю зарплату

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

можно купить 927 литров. Эти уровневые параметры показывают бифуркационную направленность проявления и восприятия динамики роста цен на бензин. С одной стороны, для населения, имеющего невысокие зарплаты, рост цен вызывает раздражение и сокращение покупки бензина. Страна обладает большими запасами нефти, получает до \$129,05 млрд. от продажи нефти на экспорт, в 2018 году увеличила экспортирование на 38,2%, причем доходы от экспорта нефтепродуктов достигли 78,1 млрд. долларов. С другой стороны, в развитых странах с высокими зарплатами и высоким уровнем социального развития такие тарифы и цены не критичны и даже вполне приемлемы на фоне импортирования нефти.

В отношении транспортного налога в европейских странах отметим, что во Франции нет транспортного налога, а есть налоговые сборы при покупке транспортного средства, в Дании автовладельцы платят при регистрации машины и при покупке топлива, в Норвегии налог составляет при средней машине на бензине 1 тыс. долларов ежегодно, в Испании оплачивается регистрационный налог в зависимости от выброса вредных веществ, на передачу машины и на сам автомобиль. В США налог включен в стоимость топлива, в целом практически не ощущается, так как владельцы платят 50 долларов в год и получают социальную наклейку. Больше платят те, кто в большей мере использует автомашину. В Китае налог зависит от средства передвижения, при покупке нового автомобиля выплачивается 10% от стоимости модели, плюс 10% на роскошные машины [9].

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области у населения в собственности находится и зарегистрировано в ГИБДД 3 810 256 автомашин, средний срок эксплуатации 10, 3 лет, средняя цена приобретения по итогам 2014 года была 1210 тыс. руб. , а в 2017 году 750 тыс. руб [13]. По состоянию на 22 июля 2019 года бензин АИ-92 стоил 42,74 руб., за 3 месяца рост составил 0,74 руб, а за 3 года 7,45 руб. Цена бензина АИ-95 достигла 46,22 руб., при

увеличении на 0,7 руб. за месяц и на 7,43 руб. за 3 года. Динамика и уровень цен на бензин не оказывает прямого влияния на покупку и марку автомашины, но может побудить покупателей выбрать автомобиль с меньшим расходом бензина.

При сравнении ставок на легковые автомашины в Волгограде и Санкт-Петербурге, отметим, что при мощности машины до 100 л.с. ставка в Волгограде составила 9 руб., а в Санкт-Петербурге -24 руб., что на 15 руб. больше. Для машин с мощностью 100-150 л.с., ставки по городам, соответственно, 20 и 35 руб., при мощности 150-200 руб. ставки достигли 40 и 50 руб., то есть по мере повышения мощности машин по регионам идет сближение уровня налоговой ставки.

В Санкт-Петербурге для пенсионеров транспортный налог отменен, но только на одно транспортное средство, произведенное на территории РФ, с мощностью до 150 лошадиных сил. Если соблюдаются эти две характеристики, то пенсионеры получают 100% скидку на транспортный сбор. В Санкт-Петербурге в 2019 году отменяется транспортный налог для многодетных семей. Весь перечень льгот и полный список льготников можно уточнить на сайте налоговой инспекции Санкт-Петербурга. Важно подчеркнуть, что в другие годы для установления льготы нужно было собрать и предоставить в инспекцию пакет документов, а с 2018 года инспектор, получив заявление об освобождении от налога, всю информацию запрашивает и получает самостоятельно.

Эксперты отмечают, что российский автолюбитель скорее сократит количество поездок на автомашине, чем вообще откажется от покупки. Стимулирование покупки связано не только с ростом уровня жизни населения, но и со значимостью личного транспорта как средства передвижения и повышения комфорта [8].

По поручению Президента РФ автоналог будет пересмотрен в Дневник науки | www.dnevnika.ru | СМИ ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

Государственной думе России. Предполагается разработка законопроекта, предусматривающего новый алгоритм начисления автоналога. Принципиально новым является привязка налога к стоимости топлива или к пробегу транспортного средства. Пока собственники транспортного средства оплачивают автоналог независимо от того, эксплуатируется указанное транспортное средство, паркуется весь год в гараже, находится в долгосрочном ремонте на станции или на стоянке. В Налоговом Кодексе нет регламентации позиций понижения налога в случае, если транспорт не эксплуатируется. Налоговая служба РФ выполняет функции по начислению налога, рассылке квитанций физическим лицам и контролю перечислений авансовых платежей по транспортному налогу [1].

Новый подход к начислению налога позволит рассчитать транспортный налог в 2019 в Санкт-Петербурге по усовершенствованной формуле, в которой учитывается пробег транспортного средства, исключается уплата налога за неиспользуемый транспорт. При владении несколькими транспортными средствами, эксплуатируемыми только в сезон, владельцы платят налог за весь год. Поэтому корректировка внесла бы ощутимую экономию в бюджете компаний и отдельных граждан, которые имеют в гараже припаркованные «летние» и «зимние» машины.

Подчеркнем, что в некоторых странах успешно действует правило расчета налога от количества потребляемого топлива. Кроме того, сам налог включен в другие налоги. Для России, к сожалению, новый алгоритм расчета сложно воплотить в жизнь по нескольким причинам. Прежде всего, транспортный налог является источником пополнения дорожных фондов регионов, его снижение отрицательно скажется на формировании региональных доходов. Во-вторых, задолженность региональных властей перед федеральным бюджетом по субсидиям на отремонтированные трассы регионального значения становится препятствием для снижения транспортного налога. Логично

предположить, что вариант с отменой транспортного налога и повышение акциза на топливо проведут к удорожанию транспортных услуг, к системному росту цен на продукты, товары народного потребления и услуги для населения [6].

Возможны варианты расчета транспортного налога для различных автомобилей. По первому варианту расчет проводится по стандартной формуле и подходит для владельцев недорогих транспортных средств.

Сумма = Ставка с учетом корректировки по региону \times Мощность мотора \times Срок, в течение которого ТС находится в собственности, в месяцах \div 12

По второму варианту можно использовать формулу для расчета автоналога для дорогих транспортных средств.

Сумма = Ставка с учетом корректировки по региону \times Мощность мотора \times Срок нахождения транспортного средства в собственности, в месяцах \div 12 \times Коэффициент роскоши.

На 2019 год Законом Волгоградской области от 11.11.2002 № 750-ОД «О транспортном налоге» (с соответствующими изменениями, действующими в 2019 г.) установлен порядок, ставки и сроки уплаты транспортного налога, действие закона распространяется на все города области. Важно указать изменение срока и периода оплаты налога, так с 2016 года налог необходимо оплатить до 1 декабря, а раньше платили до 1 октября. Налогоплательщику нужно уплатить налог на автомобиль за 2017 г. до 1 декабря 2018 г., за 2018 г. – до 1 декабря 2019 г., за 2019 год - до 1 декабря 2020 года [10]. Срок уплаты переносится на ближайший рабочий день, если 1 декабря является нерабочим днем. Нарушение и неуплата налога в рамках установленных сроков наказываются начислением пени в соответствии с действующим законодательством [4].

В Волгоградской области полностью освобождены от уплаты транспортного налога Герои Советского Союза, Герои Российской Федерации,

Герои Социалистического Труда, полные кавалеры ордена Славы, имеющие легковые автомобили и мотоциклы; ветераны Великой Отечественной войны, ветераны боевых действий, инвалиды Великой Отечественной войны и инвалиды боевых действий, на которых в соответствии с действующим законодательством зарегистрированы легковые автомобили, мотоциклы и мотоколяски; инвалиды I и II групп, имеющие в собственности легковые автомобили, мотоциклы и мотоколяски. Кроме того не платят транспортный налог чернобыльцы и граждане, подвергшиеся воздействию радиации, награжденные медалями "Блокадный Ленинград" и также родители военнослужащих и сотрудников, погибших вследствие ранения, контузии, увечья.

Следует подчеркнуть, что льготы предоставляются в отношении только одного транспортного средства с мощностью двигателя до 100 лошадиных сил (до 73,55 кВт), включительно. Ставки транспортного налога в Волгограде до 99 л.с. равны девяти рублям, от 100 л.с. до 149 л.с. установлены в двадцать рублей, от 150 л.с. до 199 л.с. установлены в сорок рублей, от 200 л.с. до 249 л.с. установлены в семьдесят пять рублей, а от 250 л.с. и выше соответственно сто пятьдесят рублей за 1 л.с. Примеры калькуляции транспортного налога в г. Волгоград на 2019 год представлены в таблице 2.

Таблица 2 — Примеры калькуляции транспортного налога в г. Волгоград, 2019 год

Примеры расчета	
1. Транспортный налог Сузуки Кэрри трак 60 л.с.	
Транспортный налог на Сузуки Кэрри трак / Suzuki Carry Truck 60 л.с. x 9.00 руб.=	540 руб.
2. Транспортный налог Ниссан Скайлайн 215 л.с.	
Транспортный налог на Ниссан Скайлайн / Nissan Skyline 215 л.с. x 75.00 руб.=	16125 руб.
3. Транспортный налог Додж Калибер 156 л.с.	
Транспортный налог на Додж Калибер / Dodge Caliber	6240 руб.

156 л.с. x 40.00 руб.=	
4. Транспортный налог Ауди А4 олроуд квадро 150 л.с. Транспортный налог на Ауди А4 олроуд квадро / Audi A4 allroad quattro 150 л.с. x 40.00 руб.=	6000 руб.
5. Транспортный налог Мицубиси Эспайр 136 л.с. Транспортный налог на Мицубиси Эспайр / Mitsubishi Aspire 136 л.с. x 20.00 руб.=	2720 руб.
6. Транспортный налог Ниссан Глория Сима 250 л.с. Транспортный налог на Ниссан Глория Сима / Nissan Gloria Cima 250 л.с. x 150.00 руб.=	37500 руб.
7. Транспортный налог Ниссан Х-Трейл 170 л.с. Транспортный налог на Ниссан Х-Трейл / Nissan X-Trail 170 л.с. x 40.00 руб.=	6800 руб.
8. Транспортный налог Форд Фьюжн 100 л.с. Транспортный налог на Форд Фьюжн / Ford Fusion 100 л.с. x 20.00 руб.=	2000 руб.
9. Транспортный налог Лексус ИС 300 238 л.с. Транспортный налог на Лексус ИС 300 / Lexus IS300 238 л.с. x 75.00 руб.=	17850 руб.
10. Транспортный налог Джип Чероки 272 л.с. Транспортный налог на Джип Чероки / Jeep Cherokee 272 л.с. x 150.00 руб.=	40800 руб.

С 1 января 2019 года отменены повышающие коэффициенты 1,3 и 1,5 при расчете транспортного налога на дорогостоящие легковые автомобили. Налогоплательщик, имеющий машину средней стоимостью от 3 до 5 млн рублей, эксплуатируемую не более трех лет, при расчете налога применяет только повышающий коэффициент 1,1 (п. 2 ст. 362 НК РФ). При этом Минпромторг России расширил Перечень автомобилей средней стоимостью от 3 млн рублей до 1120 марок и моделей автомобилей. Например, в обновленный перечень вошли «BMW 340i xDrive Гран Туризмо», «Hyundai Genesis G90 Royal», «Mercedes-Benz Mercedes-AMG GT C» [4].

Для демонстрации собираемости и влияния транспортного налога на развитие региона мы сравнили города Санкт-Петербург и Волгоград и выявили, что несмотря на несопоставимость городов по населению, количеству машин, общим налоговым и неналоговым доходам, удельный вес транспортного налога

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

в общих доходах городов примерно одинаков 1,95-1,93%, а на душу населения приходится около 2 тыс. руб. сборов в год, но свидетельствует о весьма незначительном влиянии самого транспортного налога на уровень развития дорожной сети и экологическую обстановку в регионе. Для каждого региона порядок расчета транспортного налога и установление ставок, формирование льготных категорий зависит от специфики развития региона, индивидуальных особенностей транспортной системы, уровня жизни и возможностей местного населения. Некоторые аналитики считают, что наиболее эффективным является повышение стоимости топлива и отмена транспортного налога, что позволит платить налог только тем гражданам, которые реально пользуются дорожной системой, имеют транспортные средства и увеличивают эксплуатационную нагрузку на дороги [5].

Таблица 3 — Сравнительная характеристика сборов по транспортному налогу в городах Санкт-Петербург и Волгоград

Показатели	Санкт-Петербург	Волгоград	Санкт-Петербург к Волгограду, %
Население города, чел.	5 381 736	1 013 533	в 5 раз
Количество автомашин у граждан, тыс. ед	2 400,0	620,9	в 3,9 раза
Приходится автомашин на 1000 душ населения, шт.	319	252	126
Налоговые и неналоговые доходы-всего, тыс. руб.	529 360 061,7	77 654 400	в 6,8 раз
Транспортный налог, тыс. руб.	10 279 636, 0	1 588 550	в 6,46 раз
Удельный вес транспортного налога в общих доходах города, %	1,95	1,93	+0,02
Приходится сборов по транспортному налогу на душу населения, тыс. руб.	1,91	1,57	+123,6
Протяженность городских дорог , км	3316	1786,0	+185,7

В связи с прямым влиянием транспортного налога на развитие дорожного хозяйства отметим, что в 2019-2021 гг. в городе Волгограде и области планируется затратить 2235,5 млн. руб. на улучшение дорожно-Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

транспортной сферы. В бюджете Санкт-Петербурга на 2019 год заложено 5 млрд рублей на текущий ремонт дорог, но в Дирекции транспортного строительства рассчитывают, что выделят дополнительно 2 млрд рублей. Причем для доведения магистралей до нормативного состояния требуется не менее 11 млрд рублей ежегодно [12].

Около 45% горожан считают, что дороги в Петербурге находятся в плохом и очень плохом состоянии. 13,5% жителей горожан довольны качеством асфальта на КАД, а около 29% никогда не ездили по ЗСД. При этом автомобилем постоянно пользуются 27% петербуржцев, метрополитеном 50%. Эксперты считают, что из-за преждевременного износа асфальтобетона наиболее часто встречается дефект на автомобильных дорогах в виде превышения предельно допустимых повреждений покрытия 41,7% (на 104 участках автодорог из 249 проверенных) [11]. Проблема гарантированного качества дорожной сети является острой долгое время и возрастает в условиях увеличения в собственности граждан автомобилей, что влияет на уровень собираемости транспортного налога на состояние и перспективы транспортной инфраструктуры. Во многих исследованиях отмечается, что положительная динамика транспортного налога может быть связана с увеличением количества автомашин в собственности граждан, повышением доли дорогих и мощных машин в структуре транспортных средств, качеством жизни и оптимизацией структуры имущества населения, дифференцированием и корректированием налоговых ставок, повышающих коэффициентов по регионам.

В зависимости от целей налогообложения методической поддержки и обоснованного совершенствования требуют величина, порядок, сроки уплаты налога, формы отчетности и налоговые льготы. Сам по себе транспортный налог не является целевым, а плательщиками выступает небольшая группа граждан. Прогрессивная ставка не является справедливой, может быть значительно превышена, так при разнице в мощности до 2 л.с. возможно

увеличение налога на 1350 руб., что требует реформирования, доработки и пересмотра шкалы [4]. Ставка налога по мощности никак не влияет на решение проблемы загрязнения среды, автомобильных выбросов и утилизации машин. Именно машины малой мощности и с высокой степенью морального и физического износа в большей степени влияют на загрязнение среды, следовательно, налог должен быть направлен на использование экологически чистого топлива, новых и качественных марок машин [9]. Кроме того, остро стоит проблема собираемости налога, достоверности информации ГИБДД, эффективного администрирования налоговыми органами. Требуется корректировка проблемы, когда автовладелец становится на учет в одном регионе, где выплачивает небольшой налог, а эксплуатирует машину в другом регионе. Поэтому требуется замена методики расчета, дробная шкала с мелкими интервалами ставок, исчисление налога исходя из уровня интенсивности использования машины, влияния на дорожную сеть и экологию, введение налоговых карточек для детализации движения налогов, цифровизация учета транспортных средств и налогов на основе Big Data.

Эксперты считают, что гражданам стоит готовиться к «экологическому сбору», который может заменить транспортный налог [5]. Владелец машины и автопользователь-налогоплательщик должен платить за выбросы в атмосферу. Экологический подход может стимулировать авто владельцев к выбору экологичных и экономичных машин, что окажет положительное воздействие на динамику научно-технического прогресса и инновации в отрасли машиностроения. Если совершенствование пойдет по пути включения налога в стоимость топлива, то прогнозируется рост цен на заправках, что увеличит расходы граждан с невысоким доходом, пользующихся личным транспортом для поездок. Высказываются мнения, что в схему расчета транспортного налога при его сохранении могут внести изменения не только по мощности мотора, но по пробегу и марке автомобиля [7]. Ожидается закон, который разрешит

субъектам РФ вводить региональные льготы по оплате налогов на движимое имущество, чем могут воспользоваться граждане-льготники [3]. Стоит также напомнить, что на протяжении последних лет действует закон, требующий от российских автовладельцев самостоятельно уведомлять фискальную службу о приобретения машины. Если владелец не уведомит налоговые органы, то может получить на штраф в размере 20% от сбора. В этом случае требуется элементарный учет продаж машин в масштабе страны по регионам, что реально в условиях развития цифровых технологий.

На начало 2018 года в личной собственности граждан России было 44 792 тыс. автомашин. В 2017 году совокупные продажи выросли до 1 млн 596 личных автомашин, рост численности транспорта у населения за последние десять лет достиг 36,8% [13]. Темпы наращивания количества транспорта следует учитывать при решении задач развития городской инфраструктуры, безопасности дорожного движения, хранения и утилизации автомашин и других транспортных средств, увеличения протяженности, расширения и повышения качества дорог, создания и функционирования ремонтно-сервисных служб и экологической защиты среды.

Следовательно, транспортный налог является одним из региональных налогов, формирующих основу дорожного фонда. Налогообложение транспортных средств регулируется в России статьей 28 Налогового Кодекса РФ. Для совершенствования системы налогообложения транспортных средств необходимо учитывать интересы государства, регионов, налогоплательщиков, общества и состояние экологии. В качестве вариантов совершенствования транспортного налога эксперты предлагают изменение состава, структуры и основы для расчета, пересмотр шкалы ставок в сторону дифференциации, прогрессивности и эффективности, вообще отмену транспортного налога или включение его в налог на имущество, превращение в экологический налог, включение транспортного налога в акцизы на бензин, моторные масла и

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

дизельное топливо, объединение экологического, транспортного и дорожного налогов, повышение степени влияния налоговых выплат и сборов на уровень выбросов и нивелирование экологических угроз, развитие дорожной сети, повышение уровня и качества обслуживания транспортными услугами населения, формирование экологически безопасной и комфортной среды обитания.

Библиографический список

1. Налоговый кодекс Российской Федерации часть первая от 31 июля 1998 г. N 146-ФЗ и часть вторая от 5 августа 2000 г. N 117-ФЗ
2. Андреева Н.В. Совершенствование транспортного налога и повышение его собираемости // Проблемы и перспективы экономики и управления: материалы II Междунар. науч. конф. (г. Санкт-Петербург, июнь 2013 г.). СПб.: Реноме, 2013. С. 117-119.
3. Арсланова Е.Ф. Несовершенства транспортного налога в РФ // Экономика и менеджмент инновационных технологий. 2014. № 6. С.12-16.
4. Воропаева О.А., Лариончикова В.Н., Петровская М.В. Реформация транспортного налога в России // Российское предпринимательство. 2016. Том 17. № 23. С. 3383–3392.
5. Заикин В.В., Бочарникова М.И. Транспортный налог в Российской Федерации и в зарубежных странах // Современные инновации. 2017. №1 (15) . С. 67-69.
6. Каширина М.В., Салихов Г.М. Актуальные проблемы и пути реформирования транспортного налога в России // Московский экономический журнал. 2018. №5 (1). С. 378-392.
7. Русанова Д.Ю. Возможные изменения и альтернативы транспортного налога // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2018. №12-2. С. 127-128.
8. Саарян В.В. Развитие налогообложения транспортных средств в России: автореферат дис. ... кандидата экономических наук: 08.00.10.- Саратов: Саратовский государственный социально-экономический университет, 2013.-24 с.
9. Савченко Д. В. Транспортный налог: проблемы и пути решения // Молодой ученый. 2017. №43. С. 168-169.
10. Сидорова А.В., Цельникер Г.Ф. Реформирование транспортного налога: история и современность // Вестник Волжского университета имени В.Н. Татищева. 2017. Т. 1, № 3. С. 62-67
11. Семенихин В.В. Транспортный налог // Бухгалтерский учет в бюджетных и некоммерческих организациях. 2011. №6. С. 30-37.

12. Шлепова К.О. Анализ поступлений налогов и сборов в территориальный бюджет Ленинградской области // Экономические отношения. 2013. Том 1. № 1. С. 15-32.
13. ФНС РФ. Транспортный налог. URL: https://www.nalog.ru/rn77/yul/organization_pays_taxes/transport_tax/

Оригинальность 85%