

УДК 336.221

doi: 10.20310/1819-8813-2017-12-1-51-58

ПРОБЛЕМЫ РАЗРАБОТКИ ОБОСНОВАННО СПРАВЕДЛИВОГО НАЧИСЛЕНИЯ НАЛОГА НА АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

ЛОГВИН ДМИТРИЙ ДМИТРИЕВИЧ

Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте РФ, Тамбовский филиал, г. Тамбов,
Российская Федерация, e-mail: merkatmb@mail.ru

МЕРКУЛОВА ЕЛЕНА ЮРЬЕВНА

Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте РФ, Тамбовский филиал, г. Тамбов,
Российская Федерация, e-mail: merkatmb@mail.ru

Несмотря на сравнительно невысокую долю транспортного налога в общем объеме доходных поступлений, он выступает в качестве важного источника формирования региональных бюджетов. Рассмотрение особенностей правового регулирования транспортного налога актуально и необходимо с практической точки зрения. Объяснить это можно постоянными изменениями налогового законодательства, а также особенностями обложения, начисления и взимания данного вида налога. На сегодняшний день методологические разработки и принятые подзаконные акты по регулированию транспортного налога не учитывают многих важных теоретических положений, требующих определенных доработок и практического решения. Это связано, в первую очередь, с нечеткостью формулировок налогового законодательства и с несовершенством налоговых ставок по транспортному налогу. Достаточно мало организаций, которые могли бы обойтись без транспортных средств, а организации, которые не имеют собственных транспортных средств, пользуются ими по доверенности, и так же являются плательщиками транспортного налога. Транспортный налог охватывает большой контингент налогоплательщиков, так как этот налог обязателен к уплате на территории регионов РФ, как для физических, так и для юридических лиц. Организации - налогоплательщики должны следить за изменениями налогового законодательства, так как знание законодательства поможет правильно исчислить транспортный налог и позволит воспользоваться имеющимися возможностями законно оптимизировать налоговые платежи по транспортному налогу, что не повлечет за собой штрафных санкций. В статье разработан комплекс мер по модернизации системы налогообложения транспортных средств в общей системе поимущественных налогов. В частности, практическую направленность имеют предложения по оптимизации существующих методов, элементов налогообложения и администрирования транспортного налога. Их реализация позволит налогоплательщикам устойчивое развитие, а налоговым органам качественно организовывать и проводить мероприятия по администрированию налогов с транспортных средств.

Ключевые слова: элементы налогообложения транспортного налога, администрирование транспортного налога

История существования транспортного налога начинается с 1991 г., с этого времени транспортный налог претерпевает достаточно много изменений, и с 1 января 2003 г. в России введен транспортный налог в том виде, в котором он практически существует и на сегодняшний день. На данный момент транспортный налог занимает особое место в налоговой системе Российской Федерации.

Учитывая все особенности транспортного налога, в настоящее время наиболее актуальны проблемы, связанные с расчетом транспортного налога для налогоплательщиков-организаций с бюджетом. основополагающая мысль транспорт-

ного налога в Российской Федерации заключается в том, что, чем больше мощности двигателя в автомобиле, тем больше цена самого транспортного средства, а это, в свою очередь, значит, что владелец автомобиля – человек обеспеченный, и повышение налогового бремени не отяготит его положение. На первый взгляд, данный подход к исчислению налога является очень справедливым по отношению к автовладельцам со средним и низким заработком, и при этом способствует обогащению государства за счет более обеспеченных лиц.

Однако критерий «мощность двигателя» на самом деле не является основополагающим факто-

ром в образовании цены на транспортное средство. Цена на новый автомобиль складывается из многих факторов, таких как бренд, класс автомобиля, кузова, вида двигателя, комплектации. Более того, стоимость автомобилей со временем снижается, и это приводит к тому, что автомобиль, когда-то стоящий миллионы рублей и имеющий очень мощный двигатель, через 5-10 лет будет стоить доступно. Но если купить такой автомобиль, то налог будет велик, и за пару лет может составить цену самого автомобиля. Именно поэтому наш налог не самый оптимальный из-за параметра «мощность двигателя внутреннего сгорания» сильно обременяет многих автовладельцев, открывая при этом «лазейки» для тех, кто не хочет платить (поскольку никто не регистрирует более мощные показания двигателя внутреннего сгорания).

Рассмотрим особенности формирования и исчисления транспортного налога в разных государствах. С июля 2009 г. в Германии введен единый принцип налогообложения автомобилистов. Водители платят одновременно за объем двигателя и за объем выброса CO₂. Если автомобиль с бензиновыми двигателями – 2 евро за каждые 100 см, а для дизельных автомобилей – по 9 евро за каждые 100 см [1]. Так же платят за объем выбросов CO₂: 2 евро за каждый грамм, но есть льготная норма – если автомобиль выделяет меньше 120 грамм CO₂ на километр пути, то платить за экологию не придется. Однако этот лимит ежегодно снижается: в 2012 г. максимально разрешенный «бесплатный выхлоп» опустили до 110 грамм на километр, а в 2014 г. – уже до 95. Такая система поощряет покупку и производство более экологичных автомобилей. Вместе с этим, она на руку хозяевам машин-гибридов – имея довольно мощный автомобиль, они платят совсем небольшие налоги.

При регистрации нового автомобиля во Франции его хозяин уплачивает в бюджет пошлину, величина которой зависит от мощности двигателя автомобиля. Вдобавок владельцы машин должны платить за каждый грамм CO₂, выброшенный в атмосферу. Но от уплаты этого разового налога освобождены хозяева автомобилей, которые выделяют менее 200 грамм газа на километр. Деньги, собранные с «выхлопа», направляются на финансирование экологических программ Франции [2].

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 нужно автомобилю и чем больше едешь, тем больше отдаешь в бюджет.

Таким образом, владелец мощного автомобиля и изредка выезжающий на нем, будет платить небольшой налог. А человек, разъезжающий ежедневно на «малолитражке», отдаст казне более крупную сумму. Деньги, собранные с водителей, тратятся в США на строительство и ремонт дорог. Такая система давно не дает покоя некоторым нашим политикам. Предложения включить налог в цену топлива появлялись уже много раз. Так, фракцией ЛДПР в Госдуме был подготовлен соответствующий законопроект. Однако министерство финансов было против таких инициатив, поскольку, с одной стороны, чиновники опасаются злоупотреблений со стороны заправок, а с другой – лоббируют интересы нефтеперерабатывающих компаний [3].

В Дании власти пытаются поддерживать экологичные виды транспорта вроде велосипедов и мопедов, поэтому при регистрации автомобиля берут с водителя 105 % стоимости машины. Если же машина стоит больше 18 000 долл. США, то хозяину придется отдать государству 180 % ее цены. При этом в Дании большим акцизом облагается и бензин – то есть водители платят налог дважды: при регистрации и при использовании машины.

В Израиле все автомобили условно поделили на 15 экологических групп по уровню загрязнения окружающей среды. Покупатели самых «вредных» машин платят в казну 92 % стоимости машины. Минимальный же налог – 10 % цены – должны отдать государству хозяева электромобилей. За гибриды израильские власти просят 30 % [4]. Безусловно, в России не самый «зверский» транспортный налог. Во многих странах доходы у людей выше, чем в нашей стране, и многим жителям действительно трудно платить налог больше 1000 руб. в год [5].

Мы можем выдвинуть некоторые предложения по улучшению функционирования транспортного налога в Российской Федерации. Рассмотрим вариант полной отмены действующего налога, и взамен введения усовершенствованного налога, с учетом опыта налогообложения США и Германии. Из опыта США мы можем взять практику включения налога в цену на топливо, что логично и честно – платит тот, кто больше ездит. А из опыта Германии можно взять налог на экологичность с последующим ужесточением этого параметра: это простимулирует покупку новых транспортных средств и создание более экологичных, экономичных и безопасных автомобилей.

К сожалению, на сегодняшний день существует много факторов, которые препятствуют таким нововведениям. Во-первых, налог на экологич-

ность на данный момент не актуален, ведь средний возраст легкового автомобиля в России составляет 12 лет, легкого коммерческого транспорта – 13 лет, автобусов – 15 лет, а грузовиков – 19 лет. Россияне пока не имеют возможности обновлять свой автомобиль так же часто, как и в странах Европы. Во-вторых, внесение налога в цену на топливо сделает его стоимость непоколебимой для использования автомобиля [6]. Налоговый маневр в нефтяной отрасли предполагает повышение с 2015 г. внутренней цены на нефть, а с ней и цены на топливо, хотя повышение должно смягчаться снижением акцизов [7].

Многое упирается в уровень жизни россиянина – с каждым годом иметь автотранспорт становится все сложнее, повышение цен на топливо приводит к тому, что людям приходится или существенно сокращать поездки, или вовсе не пользоваться автомобилем. В настоящее время можно постепенно отказываться от действующего налога на транспорт, и при этом нормализовать стоимость нефти на внутреннем рынке. Это позволит людям потратить имеющиеся средства на топливо и, таким образом, все равно косвенно оплатить налог. Облегчая налоговое бремя, государство будет получать больше средств, так как возможностей для обхода уплаты налога станет значительно меньше, ведь уплачиваться он будет от фактически проданного топлива. А со временем можно ввести и экологический налог, но только после того, как уровень жизни в России серьезно повысится.

В Правительстве РФ уже не раз обсуждали о введении новой схемы взимания транспортного налога. На первых обсуждениях предлагалось повысить акцизы на топливо, тем самым обнулить транспортный налог. В настоящее время речь идет только о введении новых мер. В действующем законодательстве базовая ставка транспортного налога зависит от мощности двигателя. При этом действуют повышающие и понижающие коэффициенты, устанавливаемые в определенных границах региональными властями. В свою очередь, Налоговый кодекс предусматривает возможность применения корректирующих экологических коэффициентов.

Критериями обновленного транспортного налога Министерство финансов предлагает обозначить объем двигателя, год выпуска автомобиля и его экологический класс, и, соответственно, рассчитывать налог на их основе. Стимулированием для обновления прежде всего коммерческого автопарка мог бы стать новый порядок уплаты транспортного налога. По данным статистики в России сейчас эксплуатируется 74 % автомобилей низких

экологических стандартов (используют топливо евро-2), около 14,5 % – на евро-3 и 11,5 % – на евро-4. Из 2,6 млн эксплуатируемых легковых коммерческих автомобилей 64 % старше 8 лет.

Поступления от транспортного налога в среднем ежегодно составляют около 90 млрд руб., и зачисляются они исключительно в региональные дорожные фонды. На данный момент, в соответствии с гл. 28 Налогового кодекса (НК РФ), регионам можно изменять ставки налога в зависимости от экологического класса. Необходимо отметить, что до 2015 г., согласно абз. 3 п. 1 ст. 363 НК РФ, срок уплаты физическими лицами транспортного налога не мог быть установлен ранее 1 ноября года, следующего за истекшим налоговым периодом. С 1 января 2015 г. указанная норма скорректирована. Срок уплаты транспортного налога физическими лицами будет предусмотрен непосредственно НК РФ: его необходимо будет заплатить не позднее 1 октября года, следующего за истекшим (абз. 3 п. 1 ст. 363 НК РФ).

Законодательные (представительные) органы субъектов РФ теперь не будут вправе устанавливать сроки уплаты транспортного налога физическими лицами. Соответствующие изменения были внесены в ч. 2 ст. 356 НК РФ и вступили в силу 2 мая 2014 г. Теперь законодательные региональные органы власти устанавливают порядок и сроки уплаты только для налогоплательщиков-организаций. Таким образом, налог за 2014 г. физические лица, в соответствии с действующим законодательством, должны будут уплатить не позднее 1 октября 2015 г. Аналогичный предельный срок установлен для уплаты физлицами земельного налога и налога на имущество.

Также с 2015 г. начали действовать специальные коэффициенты для транспортного налога с владельцев дорогих автомобилей. Для автомобилей стоимостью от 3-х до 5-ти млн руб. налог будет в 1,5 раза выше, от 5-ти до 10-ти млн руб. – ставки увеличатся вдвое, дороже 10-ти млн руб. – втрое. Таким образом, согласно новым принципам расчет транспортного налога должен производиться без такого критерия, как количество лошадиных сил в автомобиле. В свою очередь, эксперты утверждают, что больше всего обновленный транспортный налог и его ставки отразятся на владельцах старых автомобилей, которые оснащены большими атмосферными двигателями.

В настоящее время также существует возможность полной замены транспортного налога на так называемую экологическую налоговую выплату, которая успешно зарекомендовала себя в странах Евросоюза и согласно которой обладатели старых

машин в России будут платить существенно большую налоговую выплату по сравнению с владельцами новых автомобилей.

Реализация предложенных мер будет способствовать стимулированию населения к своевременному обновлению автомобилей. При этом, несомненно, должна сократиться доля загрязнения окружающей среды и повысится уровень безопасности для автовладельцев. Европейский опыт доказывает эффективность подобных мер, однако станет ли эта система успешной в России?

Опираясь, в том числе и на зарубежный опыт, инициативы реформирования транспортного налога вызывают значительное количество спорных моментов.

1. Осуществление мер по включению суммы налога в акцизную составляющую до сих пор вызывает дискуссию, да и отмены транспортного налога не должно произойти потому, что это доходная часть бюджета регионов, да и главы регионов не поддерживают инициативу полной отмены транспортного налога.

2. Снижение ставок по требованиям автомобилистов приведет к уменьшению объемов финансирования региональных автодорог, и проблема усугубится ухудшением их состояния.

3. Транспортный налог исчисляется исходя из мощности двигателя транспортного средства, а ставка многоступенчатая. Таким образом, зависимость суммы налога от мощности резко непропорциональна: владелец легкового автомобиля с мотором в 250 л. с., выезжающий не часто на дорогу, обязан платить налог больше, чем владелец КамАЗа, мощность которого составляет 210 л. с., но который выезжает на дорогу каждый день [8].

4. Ставка налога приводит к несправедливым ситуациям при исчислении суммы налога. Так, владелец автомобиля с мощностью двигателя в 151 л. с. должен заплатить налог в три раза больше, чем владелец автомобиля с мощностью двигателя в 150 л. с.

5. Транспортный налог плохо администрируется. Налоговым органам необходимо содержать в актуальном состоянии огромные базы данных владельцев автотранспортных средств.

Включение налога в стоимость акцизного топлива устранил многие недостатки действующей схемы взимания транспортного налога. Этот опыт успешно применяется в США и имеет определенные достоинства: во-первых, это упрощение схемы налогообложения, связанной с исчислением и уплатой налога, подачей декларации юридическими лицами; во-вторых, это перераспределение налоговой нагрузки, заключающейся во времени

использования автомобиля – меньше едешь – меньше платишь, и чем экологичнее автомобиль, тем больше экономия топлива; и в-третьих, значительно увеличится собираемость налога, включенного в стоимость акцизного топлива [9].

Перечисленные выше недостатки приводят к тому, что собираемость транспортного налога в России ежегодно снижается, составив в 2013 г. около 93 %, в 2014 г. – около 86 %. В наполнении фонда вместо поступлений от транспортного налога должны также использоваться бюджетные средства. Эта модель поступлений обосновывается опытом зарубежных стран в период кризиса.

Ежегодно российская налоговая система претерпевает изменения. Внесение поправок в определенные налоги проводится с целью повышения доходности бюджетов. Бюджеты субъектов Российской Федерации пополняются за счет региональных налогов. Транспортный налог является одним из важнейших региональных налогов. Большое значение этим налогам уделяется потому, что они являются источником формирования доходной части бюджетов субъектов Российской Федерации, а, следовательно, источником финансирования экономических и социальных нужд региона.

Изменения в налогах не обходили и транспортный налог. Было много разных предложений вплоть до отмены налога совсем или же включения его в стоимость топлива, но с одновременным повышением акциза это могло привести к большому росту цен на топливо. Те варианты, которые предлагались по реформированию транспортного налога имеют свои достоинства и недостатки. Если рассмотреть вариант, с включением транспортного налога в стоимость топлива напрямую либо за счет акцизов, то можно считать об увеличении поступлений в бюджет и упрощение налогового администрирования. А так же это привело бы к тому, что средства стали бы поступать в бюджеты тех территорий, где транспортное средство эксплуатируется, а не фактически зарегистрировано [10]. Все это позволило бы транспортному налогу стать целевым и перейти в налог за использование дорог, а не быть налогом на движимое имущество. Но и недостатки такого подхода к изменениям транспортного налога в том, что если включить транспортный налог в стоимость топлива – это значительно увеличит стоимость проезда в общественном транспорте, возрастет стоимость грузовых перевозок, а, следовательно, увеличится и общий рост цен. Так же невозможность обложения налогом транспортных средств, использующих альтернативные виды топлива. По этой причине в настоящее время предлагается сохранить транс-

портный налог в таком виде, в каком он сейчас существует [11].

Предлагается снизить транспортный налог, но увеличить цены на топливо за счет акцизов. Это поможет создать оптимальные условия в части налоговой нагрузки на плательщика транспортного налога и потребителей топлива. В настоящее время для всех автомобилей, независимо от марки, страны производителя, срока эксплуатации и года выпуска налоговая база определяется в виде мощности двигателя, которая измеряется в лошадиных силах. И только внесены поправки, касающиеся автомобилей, средняя стоимость которых свыше трех миллионов рублей. Для таких автомобилей установлен повышающий коэффициент, который будет увеличивать общую сумму налога.

В некоторых странах налоговая база по транспортному налогу определяется из иных критериев. Если рассмотреть на примере Латвии, то в этой стране транспортный налог рассчитывается из полной массы транспортного средства. В Германии налоговая база определяется исходя из количества, выбрасываемого в атмосферу CO₂ и вида топлива, а в Беларуси он входит в стоимость бензина, то есть налоговая база зависит от количества километров, которые проехали на данном транспортном средстве [12]. Во Франции, как и в России для определения налоговой базы используют лошадиные силы, но не с максимальной мощности двигателя по паспорту, а с фактической мощности, которой обладает транспортное средство. Допустим, транспортное средство имеет налоговую мощность в 50 лошадиных сил, с которых и будет браться налог. В большинстве европейских стран не существует так называемого единого транспортного налога. Вместо него взимаются следующие налоги:

- налог на имущество (налог, прямо или косвенно зависящий от стоимости автомобиля);
- дорожный налог (налог, средства от которого идут на строительство и ремонт дорог);
- экологический налог (налог, который побуждает приобретать автомобили, которые будут меньше загрязнять окружающую среду) [13].

Российское законодательство несправедливо в части обложения транспортным налогом. Согласно Налоговому кодексу Российской Федерации, автомобили, налоговая база которых 101 лошадиная сила, переводятся в категорию размера ставок до 150 лошадиных сил. То есть владелец транспортного средства, мощность двигателя которых 101 лошадиная сила, при расчете налога будет умножать на ставку в размере 30 руб., а не

20 руб. которой облагаются транспортные средства до 100 лошадиных сил. При этом, владелец транспортного средства с мощностью двигателя 150 лошадиных сил, будет рассчитывать налог по той же ставке. Следовательно, владелец автомобиля с мощностью двигателя 151 лошадиная сила, будет рассчитывать налог по ставке 50 руб. Так, владелец автомобиля с мощностью двигателя 100 лошадиных сил заплатит в бюджет 2000 руб., а владелец автомобиля с мощностью двигателя 101 лошадиная сила, заплатит 3003 руб. Исходя из этого, разница в мощности двигателя на 1 лошадиную силу, приводит к повышению суммы налога на 1003 руб. Следует вывод, что существующая тарифная сетка по транспортному налогу несправедлива. Разграничение автомобилей по мощности двигателя в 50 лошадиных сил нуждается в пересмотре, а, следовательно, в изменениях и доработках.

Решить такую проблему можно в том случае, если заменить расчет ставок по принципу группировки ставок принципом за каждую дополнительную лошадиную силу. Существование единой ставки приведет к линейной зависимости величины налога от мощности автомобиля и заменит скачкообразные ставки, действующие в настоящий момент. Пропорциональное увеличение более справедливое и понятное. Так же можно разбить интервал от 100 лошадиных сил до 110 лошадиных сил. Например, автомобиль мощностью двигателя которого 112 лошадиных сил заплатит налог как за 110 лошадиных сил плюс к этому добавка за дополнительные лошадиные силы. Это позволяет осуществлять плавный переход от одной категории к другой.

Высокие ставки налога касаются не только автовладельцев, они касаются каждого гражданина. Ведь увеличение ставок налога в каком-либо субъекте Российской Федерации для большегрузного транспорта приводит к увеличению цен для предметов первой необходимости и продуктов питания, так как поставка этих товаров осуществляется большегрузными транспортными средствами. Замена транспортного налога на экологический налог помогла бы решить проблему экологии и пробок в крупных городах. Это будет стимулировать людей покупать автомобили, которые меньше загрязняют окружающую среду. По мнению экспертов, такие нововведения не дадут особых результатов, а только значительно ударят по карману среднего класса. Как отмечают специалисты, проблемы экологии не зависят от объема двигателя [14].

Основное загрязнение происходит за счет старых автомобилей. Только убрав полностью та-

кие автомобили с улиц и заменив их на автомобили с системой очистки выбросов, работающих на экологически чистом топливе, можно решить проблему. В такой ситуации транспортный налог как раз касается новых мощных автомобилей, а именно они работают на экологически чистом топливе.

Обращаясь к зарубежному опыту расчета налога, следует отметить, что наиболее рациональным способом расчета транспортного налога является его привязанность к габаритам и массе автомобиля. Но, не смотря на это, пока речи об изменении расчета суммы налога не идет. Со следующего года планируется значительно увеличить ставки транспортного налога, что абсолютно не эффективно в реформирование транспортного налога. Планирование повышения ставок налога связано с тем, что возникают необходимость в пополнение бюджетов субъектов РФ.

Даже в настоящее время у налоговой службы возникают трудности по администрированию и сбору транспортного налога. Поэтому, прежде всего, стоит попробовать механизм, который позволит собирать налог со всех налогоплательщиков, а не увеличить налоговую нагрузку на тех налогоплательщиков, которые добросовестно и своевременно уплачивают налог [15]. Основная проблема в том, что у налоговой службы нет рычагов воздействия на граждан. Что касается юридических лиц, имеется возможность проведения налоговых проверок, списание средств со счетов в банке, наложить арест на имущество или заморозить банковские и расчетные счета, то в отношении физического лица налоговые органы могут лишь обратиться в суд. И даже после вынесения решения судом в пользу налогового органа, сумму налога можно получить в казну лишь при участие судебного пристава.

Одним из способов контроля по уплате налога является процедура технического осмотра транспортного средства. Его обязаны проходить все водители, поэтому во время технического осмотра удобнее всего проводить контроль уплаты транспортного налога. Из вышесказанного можно сделать вывод, что прежде чем повышать ставки транспортного налога, нужно решить проблемы, которые возникают в процессе его собираемости, и выявить, по какой причине поступления этого налога находятся на столь низком уровне. Система ставок, которая действует на данный момент, нуждается в доработке. По возможности эту систему стоит пересмотреть и сделать ее более дифференцированной.

Литература

1. Логвин Н. В., Гайнутдинова С. М. История развития транспортного налога // Проблемы и перспективы развития экономики предприятия в России и за рубежом: мат-лы Всеросс. заоч. науч.-практ. конф. 7-8 ноября 2016 г. Тамбов, 2016.
2. Беспалов М. В., Макаров И. Н., Манасян С. М., Позднякова С. В. Концептуальные основы, приоритеты современной российской налоговой политики // Вестник Мичуринского государственного аграрного университета. 2014. № 5. С. 77-80.
3. Лариончикова В. Н., Петровская М. В., Воропаева О. А. Анализ состояния и перспективы развития порядка исчисления и уплаты транспортного налога в Российской Федерации // Российское предпринимательство. 2016. Т. 17. № 3. С. 401-412.
4. Меркулова Е. Ю. Совершенствование исчисления и уплаты транспортного налога // Актуальные вопросы совершенствования бухгалтерского учета, статистики и налогообложения организации: мат-лы V Междунар. науч.-практ. конф. Тамбов, 2016. С. 97-120.
5. Турбина Н. М. Анализ проблем существующего законодательства по транспортному налогу и поиск путей их решения // Социально-экономические явления и процессы. 2009. № 2 (14). С. 105-110.
6. Андреева Н. В. Совершенствование транспортного налога и повышение его собираемости // Проблемы и перспективы экономики и управления (II): мат-лы Междунар. науч. конф. Санкт-Петербург: Реноме, 2013. С. 117-119.
7. Гаврилова, Н. А. О транспортном налоге // Налоговый вестник. 2012. № 4. С. 22-25.
8. Терехов А. М., Терехова А. В., Николенко П. Г., Попова И. Ю. Развитие системы налогообложения по транспортному налогу для легкового автомобильного транспорта // Современные научные исследования и инновации. 2015. № 12 URL: <http://web.snauka.ru/issues/2015/12/60453>
9. Блохин А. Е. Целесообразность взимания и перспективы дальнейшего развития транспортного налога в России // Российское предпринимательство. 2011. № 9-1 (191). С. 35-40.
10. Бабичева В. А. Транспортный налог: проблемы и пути решения // Экономика и менеджмент инновационных технологий. 2014. № 4. URL: <http://ekonomika.-snauka.ru/2014/04/5039>
11. Погодина И. В., Хицкова А. А., Аверин А. В. Дисбаланс налоговой системы: причины и пути преодоления // Налоги и налогообложение. 2016. № 12. С. 979-984.
12. Богатырев С. Ю., Горбатко Е. С., Сулейманов Д. Н. Совершенствование имущественного налогообложения в России на основе зарубежного опыта // Налоги и налогообложение. 2016. № 9. С. 738-747.
13. Турбина Н. М. Налоговая политика России: историческое развитие и современное состояние //

Социально-экономические явления и процессы. 2014. Т. 9. № 10. С. 102-105.

14. Воропаева О. А., Лариончикова В. Н., Петровская М. В. Реформация транспортного налога в России // Российское предпринимательство. 2016. Т. 17. № 23. С. 3383–3392.

15. Константинов В. А., Бодрова Т. В. Разработка внутренней учетной системы налоговых затрат в рамках транспортного налога на предприятиях промышленности // Управленческий учет. 2007. № 1.

References

1. Logvin N. V., Gajnutdinova S. M. Istoriya razvitiya transportnogo naloga [History of development of the transport tax] // Problemy i perspektivy razvitiya ekonomiki predpriyatiya v Rossii i za rubezhom: mat-ly Vseross. zaoch. nauch.-prakt. konf. 7-8 noyabrya 2016 g.; M-vo obr. i nauki RF, FGBOU VO Rossijskaya akademiya narodnogo khozyajstva i gosudarstvennoj sluzhby pri Prezidente Rossijskoj Federatsii (Tambovskij filial) / [otv. red. E. YU. Merkulova]. Tambov: Izd-vo Pershina R. V. 2016.

2. Bepalov M. V., Makarov I. N., Manasyan S. M., Pozdnyakova S. V. Kontseptual'nye osnovy, priorityy sovremennoj rossijskoj nalogovoj politiki [Conceptual bases, priorities of modern Russian tax policy] // Vestnik Michurinskogo gosudarstvennogo agrarnogo universiteta. 2014. № 5. S. 77-80.

3. Larionchikova V. N., Petrovskaya M. V., Voropaeva O. A. Analiz sostoyaniya i perspektivy razvitiya poryadka ischisleniya i uplaty transportnogo naloga v Rossijskoj Federatsii [The analysis of the state and the prospect of development of an order of calculation and payment of the transport tax in the Russian Federation] // Rossijskoe predprinimatel'stvo. 2016. T. 17. № 3. S. 401-412.

4. Merkulova E. Yu. Sovershenstvovaniye ischisleniya i uplaty transportnogo naloga [Improvement of calculation and payment of the transport tax] // Aktual'nye voprosy sovershenstvovaniya bukhgalterskogo ucheta, statistiki i nalogooblozheniya organizatsii: mat-ly V Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. FGBOU VO «Tambovskij gosudarstvennyj universitet im. G. R. Derzhavina. 2016. S. 97-120.

5. Turbina N. M. Analiz problem sushchestvuyushchego zakonodatel'stva po transportnomu nalogu i poisk putej ikh resheniya [The analysis of problems of the existing legislation on a transport tax and search of ways of their decision] // Sotsial'no-ekonomicheskiye yavleniya i protsessy. 2009. № 2 (14). S. 105-110.

6. Andreeva N. V. Sovershenstvovaniye transportnogo naloga i povysheniye ego sobiraemosti [Improvement of the transport tax and increase in its collecting]

// Problemy i perspektivy ekonomiki i upravleniya (II): mat-ly Mezhdunar. nauch. konf. Sankt-Peterburg: Renome, 2013. S. 117-119.

7. Gavrilova, N. A. O transportnom naloge [About the transport tax] // Nalogovyy vestnik. 2012. № 4. S. 22-25.

8. Terekhov A. M., Terekhova A. V., Nikolenko P. G., Popova I. Yu. Razvitiye sistemy nalogooblozheniya po transportnomu nalogu dlya legkovogo avtomobil'nogo transporta [Development of system of the taxation in a transport tax for the automobile motor transport] // Sovremennyye nauchnyye issledovaniya i innovatsii. 2015. № 12 URL: <http://web.snauka.ru/issues-/2015/12/60453>

9. Blokhin A. E. Tselesoobraznost' vzimaniya i perspektivy dal'nejshego razvitiya transportnogo naloga v Rossii [Expediency of collection and the prospect of further development of the transport tax in Russia] // Rossijskoye predprinimatel'stvo. 2011. № 9-1 (191). S. 35-40.

10. Babicheva V. A. Transportnyj nalog: problemy i puti resheniya [Transport tax: problems and solutions] // Ekonomika i menedzhment innovatsionnykh tekhnologij. 2014. № 4. URL: <http://ekonomika.-snauka.ru/2014/04/5039>

11. Pogodina I. V., Khitskova A. A., Averin A. V. Disbalans nalogovoj sistemy: prichiny i puti preodoleniya [Imbalance of the taxation system: reasons and ways of overcoming] // Nalogi i nalogooblozheniye. 2016. № 12. S. 979-984.

12. Bogatyrev S. Yu., Gorbatko E. S., Sulejmanov D. N. Sovershenstvovaniye imushchestvennogo nalogooblozheniya v Rossii na osnove zarubezhnogo opyta [Improvement of the property taxation in Russia on the basis of foreign experience] // Nalogi i nalogooblozheniye. 2016. № 9. S. 738-747.

13. Turbina N. M. Nalogovaya politika Rossii: istoricheskoye razvitiye i sovremennoye sostoyaniye [Tax policy of Russia: historical development and current state] // Sotsial'no-ekonomicheskiye yavleniya i protsessy. 2014. T. 9. № 10. S. 102-105.

14. Voropaeva O. A., Larionchikova V. N., Petrovskaya M. V. Reformatsiya transportnogo naloga v Rossii [Reformation of the transport tax in Russia] // Rossijskoe predprinimatel'stvo. 2016. T. 17. № 23. S. 3383–3392.

15. Konstantinov V. A., Bodrova T. V. Razrabotka vnutrennej uchetoj sistemy nalogovykh zatrat v ramkakh transportnogo naloga na predpriyatiyakh promyshlennosti [Development of internal registration system of tax expenses within the transport tax at the enterprises of the industry] // Upravlencheskij uch. 2007. № 1.

* * *

**PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF REASONABLY FAIR CHARGE
OF THE TAX ON THE MOTOR TRANSPORT**

LOGVIN DMITRY DMITRIEVICH

The Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration,
Tambov Branch, Tambov, the Russian Federation, e-mail: merkatmb@mail.ru

MERKULOVA ELENA YURYEVA

The Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration,
Tambov Branch, Tambov, the Russian Federation, e-mail: merkatmb@mail.ru

Despite rather low share of a transport tax in the total amount of profitable receipts, it acts as an important source of formation of regional budgets. Consideration of features of legal regulation of a transport tax is urgent and it is necessary from the practical point of view. It is possible to explain it with continuous changes of the tax legislation, and also features of taxation, charge and collection of this type of tax. Today methodological developments and the adopted bylaws on regulation of a transport tax do not consider many important theoretical provisions demanding certain completions and the practical decision. It connects, first of all, with an illegibility of formulations of the tax legislation and with imperfection of the tax rates on a transport tax. It is not enough organizations which could do without vehicles, and the organizations which have no own vehicles use them by proxy, and are also payers of a transport tax. The transport tax covers the big contingent of taxpayers as this tax is obligatory to payment in the territory of regions of the Russian Federation, both for physical, and for legal entities. The organizations - taxpayers have to monitor changes of the tax legislation as knowledge of the legislation will help to estimate correctly a transport tax and will allow to seize the available opportunities to lawfully optimize fiscal charges on a transport tax that will not cause penalties. In article authors developed the package of measures for modernization of system of the taxation of vehicles in the general system of the property levies. In particular, offers on optimization of the existing methods, elements of the taxation and administration of a transport tax have a practical focus. Their realization will allow taxpayers sustainable development, and to taxing authorities qualitatively to organize and hold events for administration of taxes on vehicles.

Key words: elements of taxation of transport tax, administration of transport tax

Об авторах:

Логвин Дмитрий Дмитриевич, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, Тамбовский филиал, г. Тамбов

Меркулова Елена Юрьевна, доктор экономических наук, профессор кафедры экономики Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, Тамбовский филиал, г. Тамбов

About authors:

Logvin Dmitry Dmitrievich, Candidate of Economics, Associate Professor of Economics Department, the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Tambov Branch, Tambov

Merkulova Elena Yuryevna, Doctor of Economics, Professor of Economics Department, the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Tambov Branch, Tambov