

ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ КАК ИНСТРУМЕНТ РЕГУЛИРОВАНИЯ СОСТОЯНИЯ АТМОСФЕРНОГО ВОЗДУХА

Деревенских С.И.

Уральский федеральный университет
имени первого Президента России Б.Н. Ельцина

Научный руководитель:

Леонтьева Ю.В.

Аннотация: Статья посвящена проблеме государственного регулирования негативного воздействия на окружающую среду, наносимого автотранспортом. В качестве инструмента регулирования предложен транспортный налог, обоснованы предлагаемые ставки транспортного налога в зависимости от экологического класса двигателя, а следовательно от наносимого окружающей среде ущерба.

Annotation: The article deals with the state regulation of the negative impact on the environment by motor cars. As transportation tax proposed as a tool of regulation, it is justified the transport tax rate depending on the ecological class engine, and value of environmental damage

Ключевые слова: экологический ущерб, транспортный налог, экологический класс двигателя.

Keywords: environmental damage, transport tax, ecological class of engine.

Проблема состояния факторов окружающей среды и устойчивого развития экономики в последние десятилетия является одной из ключевых проблем человечества. Несмотря на исследование и регулирование антропогенного воздействия на окружающую среду существенного прорыва в ее решении пока не наметилось.

Обеспечение нормальных условий жизнедеятельности всегда было основной функцией государства, в настоящее же время реализация права граждан на нормальное состояние факторов окружающей среды имеет первостепенное значение, а обеспечения благоприятного состояния факторов окружающей среды является базовой стратегической целью России в области экологического развития до 2030 года¹.

Особую актуальность приобретает эта цель, если принять во внимание, что в 40 субъектах РФ более 54 % населения находится под воздействием высокого и очень высокого уровня загрязнения воздуха. Данные приведенные в таблице 1 показывают, что за 2010–2013 гг. при почти неизменной абсолютной величине выбросов в атмосферу, выбросы от передвижных источников неуклонно возрастают, а их доля в общем объеме выбросов уже более 40 %. Следует также обратить внимание, что основная часть передвижных источников представлена, прежде всего, транспортными средствами.

¹ Основы государственной политики в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 года

Таблица 1. — Показатели, характеризующие состояние окружающей среды и экологические последствия

№	Показатель	2010	2013	Относительное изменение, %
1	Выбросы вредных веществ в атмосферу, млн.т.	32,35	32,06	99,1
	в том числе			
	выбросы от передвижных источников, млн т / % от общей массы выбросов	13,23 / 40,9	13,62 / 42,5	102,9 / + 1,6 п.п.
2	Уровень заболеваемости, ед./ 1000 чел.	780,0	799,4	102,5
	в том числе			
	новообразования	10,8	11,4	105,6
	заболевания органов дыхания	324,0	338,4	104,4
3	Затраты на охрану атмосферного воздуха, млн руб. / % ВВП	80,07 / 0,8	93,25 / 0,7	116,5 / - 0,1 п.п.
4	Расходы консолидированного бюджета на здравоохранение, физкультуру и спорт, млрд руб. / % ВВП	1708,8 / 3,7	2537,2 / 3,8	148,5 / +0,1 п.п.

*составлено автором на основании данных сайта www.gks.ru

Главным социальным следствием изменения состояния факторов природной среды является ухудшение состояния здоровья населения, что влечет за собой повышенные расходы государства и граждан на медицинскую помощь, а также на выплаты нетрудоспособному населению в связи с инвалидностью, ранней пенсией и т.д.

Восстановление факторов окружающей среды и предотвращение загрязнения осуществляется за счет средств бюджета государства и собственных средств хозяйствующих субъектов. При этом ресурсы хозяйствующих субъектов используются в основном для реализации природоохранных мероприятий на уровне самих организаций, а расходы, связанные с компенсацией дополнительных медицинских услуг населению и компенсационные выплаты населению, подвергшемуся воздействию загрязненных факторов несет бюджет. Изучение налоговых и обязательных неналоговых платежей, действующих в России, показывает, что единственной разновидностью обязательных платежей для субъектов, наносящих экологический ущерб (включая и ущерб от передвижных источников), является плата за негативное воздействие на окружающую среду, которые составляли в 2013 году 0,1 % от общих доходов консолидированного бюджета РФ (30,8 млрд.руб), а плата за выбросы от передвижных источников — 369 млн.руб (или около 0,001 % от доходов бюджета).

Следует обратить внимание, что более 85 % от общего количества транспортных средств составляют легковые автомобили, причем темп большая их часть находится в собственности граждан, для которых не устанавливается плата за негативное воздействие на окружающую среду (таблица 2). А, следовательно, ущерб окружающей среде, который наносится использованием транспортных средств населением, не компенсируется. Нарушается базовый принцип «загрязнитель платит».

Несмотря на рост уровня автомобилизации в России, автопарк страны следует признать недостаточно развитым: в то время как в США насчитывается 640 легковых авто на 1000 жителей, в развитых европейских странах — в среднем 500 авто на 1000 жителей, то в России лишь 260 авто на 1000 жителей².

Проблема неразвитости автопарка России усугубляется большой долей в нем старых автомобилей, которые оказывают повышенное негативное воздействие на окружающую среду, и особенно негативно сказывается на экологии крупных российских мегаполисов, в которых выбросы автотранспорта достигают до 60-80 % суммарных выбросов загрязняющих веществ в атмосферу.

Таблица 2 — Общая характеристика автопарка России

№	Показатель	2010	2013	Относительное изменение, %
1	Количество транспортных средств, млн.шт.	40,65	48,37	119,0
	в том числе			
	легковые автомобили	34,35	41,43	120,6
	из них в собственности граждан	32,63	39,24	120,3
2	Возрастная структура легковых автомобилей			
	до 5 лет	27,2	30,7	+3,5
	от 5 до 10 лет	24,6	24,6	-
	более 10 лет	48,2	44,7	-3,5

*составлено автором на основании данных сайта www.gks.ru

Основным видом налога, который уплачивают физические лица — владельцы транспортных средств, является транспортный налог, который имеет характер имущественного налога. При этом доля транспортного налога в поступлениях консолидированного бюджета России всего 0,3 % (или 81,3 млн руб.)

Транспортный налог в России является региональным налогом, что дает возможность учесть региональные экологические особенности территории. Его ставка зависит от мощности двигателя, выраженной в лошадиных силах, и устанавливается региональными органами власти. Ставки транспортного налога также отличаются для различных видов транспортных средств (легковых автомобилей, грузовых автомобилей, мотоциклов, автобусов и т.п.). Такой подход к определению ставок совершенно не принимает во внимание возраст, экологического класса автомобиля и его влияние на окружающую среду. Транспортный налог полностью зачисляется в региональный бюджет. Он не является целевым налогом и расходуется на общие нужды развития региона. При этом регионы вправе в 10 раз увеличивать или уменьшать ставки транспортного налога.

² Майбуров И.А., Леонтьева Ю.В. Экологизация транспортных налогов как перспективный вектор их совершенствования // Финансы. 2014. № 9, с.35 — 39

Экологический класс двигателя определяется в соответствии с объемом выбросов этого двигателя в атмосферу. Допустимая величина выбросов установлена в соответствии с нормативно-правовыми актами ООН, а на территории России они вводятся в действие Постановлением Правительства № 669 от 12.10.05.³ В соответствии с установленными допустимыми нормативами выбросов от двигателей разного экологического класса можно произвести расчет общих выбросов в атмосферу двигателем того или иного класса, которые определяют величину наносимого окружающей среде ущерба (Таблица 3).

Таблица 3 — Расчет выбросов в атмосферу двигателями разных экологических классов

Вид загрязняющего вещества	Экологический класс					Коэффициент относительной опасности
	1	2	3	4	5	
СО, г/кВтч	85	55	20	4	4	0,4
СН, г/кВтч	5	2,4	1,1	0,55	0,55	0,7
NO, г/кВтч	17	10	7	2	2	16,5
Общий объем выбросов в атмосферу с учетом относительной опасности вещества, усл. г/кВтч	318	188,7	124,3	35,0	35,0	
Темп превышения объема выбросов данного экологического класса по сравнению с 5 экологическим классом, разы	9,1	5,4	3,6	1	1	

В соответствии с проведенными расчетами ставку транспортного налога следует дифференцировать следующим образом. Для автомобилей 4, 5 класса следует оставить без изменения (коэффициент 1,0), 3 класса — в 3,5 раз, а 2 класса — в 5 раз, для более низкого экологического класса — в 10 раза.

При введении с 2016 года стандартов 6 экологического класса ставки всех транспортных налогов должны быть соответствующим образом скорректированы.

Таким образом, рост сумм транспортного налога должен стимулировать использование автомобилей более высокого экологического класса, обеспечивать приток дополнительных сумм транспортного налога в бюджет, что частично компенсирует повышенные расходы бюджета, связанные с дополнительными выплатами и расходами населению, подвергающемуся воздействию вредных факторов окружающей среды. Корректировка ставок позволит переложить часть дополнительных расходов государства на владельцев транспортных средств — физических лиц.

³ Постановление Правительства РФ от 12.10.2005 N 609 «Об утверждении технического регламента «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ»».

На наш взгляд, право корректировать ставки следует закрепить за региональным уровнем власти, что позволит учитывать региональный ассимиляционный потенциал территории. Таким образом, регионы, где ассимиляционный потенциал территории активно используется промышленными предприятиями, уплачивающими плату за негативное воздействие, на окружающую среду смогут получать дополнительные ресурсы для восстановления и компенсации негативного воздействия. Кроме того, следует предусмотреть возможность применять корректировку для разных некоторых категорий плательщиков, например, только для налогоплательщиков — физических лиц.

Дальнейшие исследования этой проблемы следует сосредоточить на количественном расчете дополнительных ресурсов в бюджеты территории. Кроме того, с целью последующей экологизации платежей с владельцев транспортных средств необходимо предусмотреть изменения всей группы налогов, связанных с использованием автотранспорта: акцизов при продаже автомобиля, утилизационного сбора, а также акцизов на топливо.

ПОЗЕМЕЛЬНОЕ НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ В РОССИИ: ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ДОХОДОВ МЕСТНЫХ БЮДЖЕТОВ

Домур Ч.О.

Финансовый университет при Правительстве РФ
Научный руководитель:
Пинская М.Р., доктор экон. наук

Аннотация: В статье показана роль земельного налога в формировании доходов местных бюджетов, обосновывается наличие факторов, косвенно влияющих на поземельное налогообложение, выявлены проблемы повышения фискальной роли земельного налога.

Annotation: The article shows the role of the land tax in the formation of local revenues, based on the presence of factors that indirectly affect land tax, justified the problem of increasing fiscal role of the land tax.

Ключевые слова: местный бюджет, земельный налог, кадастровая стоимость.

Keywords: local budget, land tax, cadastral cost.

К общей тенденции начала XXI века можно отнести то обстоятельство, когда все развивающиеся страны прилагали беспрецедентные усилия по децентрализации функций управления и их передаче на нижние уровни власти. Вместе с тем сложилась довольно распространенная практика передачи полномочий без их должного подкрепления соответствующими ресурсами. По логической составляющей таких изменений обеспечение ресурсами предусмотрено осуществлять через механизм межбюджетных трансферт, однако