

ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ ИЛИ АКЦИЗ НА БЕНЗИН: ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ЗАМЕНЫ

Гуменная Н.С., Черненко И.В.
Финансовый Университет при Правительстве РФ
Научный руководитель:
Савина О.В., к.э.н.

Аннотация: В статье рассматривается актуальный на сегодняшний момент вопрос замены действующего порядка налогообложения транспортных средств на новый акциз, который будет включен в топливо. Путем математического эксперимента, приводится сравнение налоговой нагрузки на среднестатистического автовладельца до замены и после.

Annotation: The article discusses actual issue of replacing the current transport tax on a new excise tax, which will be included in the fuel. By mathematical experiment, it compares the tax burden on the average car owner before and after replacement.

Ключевые слова: Транспортный налог, акциз на топливо, налоговая нагрузка, замена налога.

Keywords: Transport tax, excise tax on fuel, tax burden, tax replacement

Вопросы исчисления и порядка уплаты транспортного налога активно обсуждаются вот уже на протяжении более 10-ти лет. Острые обсуждения данных вопросов связаны с тем, что роль этого налога для бюджетной системы регионов, а значит и для их социально-экономического развития значительна.

Авторы исследуют актуальные вопросы налогообложения владельцев легковых транспортных средств как с точки зрения самих автовладельцев, так и с точки зрения выгоды для бюджета субъекта Российской Федерации, в который поступают средства от сбора транспортного налога, и который напрямую заинтересован в повышении качества «собираемости» налога.

Анализ ставок налога по транспортным средствам в целом по России показал, что ставки транспортного налога в дотационных и «донорских» регионах сильно разнятся. Связано это, в основном, с ролью транспортного налога в том или ином регионе (Таблицы 1, 2).

Таблица 1 — Дотационные области¹

Наименование объекта налогообложения	Налоговая ставка (в руб.)	Чеченская Респ.	Респ. Дагестан	Карачаево-Черкесская Респ.	Респ. Ингушетия	Респ. Алтай	Респ. Тыва
Автомобили легковые с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы):							
до 100 л.с.	2,5	0	6	7	5	10	5

¹ Составлено авторами по данным ресурса <http://www.nalog.ru>

Наименование объекта налогообложения	Налоговая ставка (в руб.)	Чеченская Респ.	Респ. Дагестан	Карачаево-Черкесская Респ.	Респ. Ингушетия	Респ. Алтай	Респ. Тыва
свыше 100 л.с. до 150 л.с.	3,5	0	8	14	7	14	7
свыше 150 л.с. до 200 л.с.	5	5	20	25	10	20	15
свыше 200 л.с. до 250 л.с.	7,5	7	25	35	15	45	25
свыше 250 л.с.	15	15	40	60	20	120	45

Таблица 2 — Регионы-доноры²

Наименование объекта налогообложения	Налоговая ставка (в руб.)	Санкт-Петербург	Московская область	Татарстан	Ханты-Мансийский автономный округ	Тюменская область
Автомобили легковые с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы):						
до 100 л.с. вкл.	2,5	24	7	25		10
свыше 100 л.с. до 150 л.с. вкл.	3,5	35	29	35	0	30
свыше 150 л.с. до 200 л.с. вкл.	5	50	43	50	30	34
свыше 200 л.с. до 250 л.с. вкл.	7,5	75	72	75	45	40
свыше 250 л.с.	15	150	143	150	90	66

Согласно докладом министерства транспорта и дорожного хозяйства, по различным субъектам РФ, степень собираемости транспортного налога колеблется от 60 % до 80 %.³

В 2012 году Президенту России на рассмотрение было внесено предложение по замене транспортного налога акцизом на бензин. Смысл идеи заключается в том, чтобы плательщиками налога выступали те лица, которые активно используют транспортное средство, а не держат на стоянках или в гаражах в бездействии. Одним словом, наличие автомобиля у собственника не еще не должно выступать объектом налогообложения транспортным налогом. На практике налогоплательщики столкнулись с двойным налогообложением: налог сохранился, но при этом повысились и акцизы на бензин.

В марте 2014 года Государственная Дума РФ отклонила законопроект о замене транспортного налога акцизами на бензин, мотивировав это тем, что на рассмотрении сейчас находится законопроект о введении экологического налога, вместо транспортного. Достоинство нового налога состоит в том, что учитывается не только мощность двигателя автомобиля, но и год выпуска и

² Составлено авторами по данным ресурса <http://www.nalog.ru>

³ <http://sibkraj.ru/news/1/55376/http://www.rg.ru/2013/10/23/nalogi-site.html> <http://sibac.info/index.php/2009-07-01-10-21-16/7553-2013-04-29-00-24-25>

выделяемый при движении углекислый газ, т.е. качество бензина, которым заправлен автомобиль. При этом, по-нашему мнению, совершенно нет гарантий, что, возросшие ставки налога увеличат наполняемость региональных бюджетов. Учитывая, что по данным Росстата 48 % автомобилей, эксплуатирующихся в России, «старше» десяти лет, а средний их возраст составляет восемь лет⁴.

Замена транспортного налога акцизом на бензин позволит учитывать пробег и средний расход топлива. Очевидно, Mercedes Smart при расходе топлива в 5,8 л. на сто километров пробега в «городском цикле» будет потреблять меньше топлива, чем Mercedes Benz s 63 AMG с расходом в 14,4 литра на сто километров пробега в «городском цикле». При этом от уплаты акциза на бензин уклонится гораздо труднее, чем от транспортного налога.

Исследуя данную проблему, авторы статьи сравнили «налоговую нагрузку» транспортным налогом на среднестатистического автовладельца в г. Москве до введения транспортного налога, и после. Рассмотрим пример.

Лидером ТОП 25 самых продаваемых автомобилей в России является автомобиль Lada Granta⁵, которая, согласно официальному сайту АвтоВАЗа имеет двигатель мощностью 106 л.с, а значит и ставка налога по нему составит — 25 руб.00 коп. за 1 лошадиную силу, итого — 2650 руб. за 2014 год. Возьмем среднестатистического автовладельца, который проживает в городе Москве, за пределами МКАД со среднегодовым доходом в 474800 рублей (ок.40000 руб. в месяц). До места работы ему нужно проехать 36,2 км в одну сторону. Соответственно, можно утверждать, что за рабочую неделю он проезжает расстояние в $36,2 * 2 * 5$ (Рабочих. дней) = 362 км.

В 2014 г. 247 рабочих дней, а, значит, менеджер преодолеет расстояние в $36,2 * 2 * 247 = 17\ 882,8$ км. С учетом выездов в выходные дни, допустим, в южное Подмосковье (около 100 километров пути в одну сторону) один раз в неделю в течение трех летних месяцев — итого $200 * 13$ (количество недель в трех месяцах) = 2600 километров в год. Всего получается 20 482,8 километров в год.

Согласно portalу владельцев «lada Granta» — автомобиль в «городском цикле» потребляет в среднем 8 л. на 100км⁶ а, значит, 20 482,8 в 1638, 624 литра бензина марки АИ-95, цена на который в Москве колеблется от 34 р. 20 коп. за литр до 36 р. 89 коп. за литр⁷.

Для чистоты расчетов используем среднюю величину цены на топливо, которую вычислим по простой арифметической: это составит 35 руб. 45 копеек за литр.

Транспортная «нагрузка», иначе, стоимость топлива со старым налогом будет выражаться следующей формулой:

$$\text{Нагрузка} = (P_F \cdot F_{\text{израсх}}) + \text{Tax},$$

⁴ <http://www.podvezu.net/publication/Minpromtorg-hochet-zapretit-kommercheskuyu-ekspluatatsiyu-starih-mashin>

⁵ www.kolesa.ru/news/top-25-samyh-prodavaemyh-avto-v-rossii-2014-05-14

⁶ avtomobil-lada-granta.ru/rashod-benzina-na-lade-granta.html

⁷ www.benzin-price.ru/

где P_F — цена литра топлива,
 $F_{\text{израсх}}$ — израсходованное топливо (в литрах),
 Tax — текущая величина налога.

«Нагрузка» будет составит 60 894 руб. 85 коп. или 12,895 % в доходах субъекта.

Причем 4,35 % этой суммы — транспортный налог.

Включим налог сразу в стоимость израсходованного топлива: цена литра топлива с учетом налога будет рассчитана по следующей формуле:

$$P_{\text{New}} = \frac{(P_F * F_{\text{израсх}}) + Tax}{F_{\text{израсх}}} = \frac{(35,45 \cdot 1638,624) + 2560}{1638,624} = 37,16 \text{ руб/литр}$$

Налоговая нагрузка, по-нашему мнению, фактически не изменится количественно.

В результате расчетов получим новую цену на топливо. Разница между старой ценой и новой ценой топлива — 1 руб. 61 коп. за 1 литр бензина.

Для объективности можно предположить, что при возможном уменьшении поступлений налогов, для расчета акциза будет использоваться максимальная ставка транспортного налога на автомобили мощностью до 150 л.с. Она, составляет: 25 руб/л.с.⁸ При этом транспортный налог составит: 25 руб/л.с * 149 л.с. = 3725 руб. При расчетах с использованием данной ставки цена бензина вырастает до 37,81 руб/литр при среднем пробеге, используемом в расчетах. Разница в сравнении с действующей ценой на бензин, составит — 2 руб. 27 коп.

Рассмотрим практику налогообложения транспортных средств других стран.

С июля 2009 года в Германии введен единый принцип налогообложения автовладельцев. Налог начисляется как за объем двигателя по ставке 9 евро за каждые 100см³ двигателя, так и за объемы выброса CO₂. За выброс CO₂ в атмосферу автовладельцы в Германии платят сумму, сопоставимую с величиной налога за объем двигателя — 2 евро за каждый грамм⁹ (для сравнения: самая популярная машина в Германии — Volkswagen Golf выбрасывает в атмосферу 189г CO₂ на километр пути; за это автовладельцу придется заплатить 378 евро, а за объем двигателя в 1968 см³ обойдется в 19,68 * 9 = 177,12 евро.)

Тем самым, немецкие законодатели стимулируют автовладельцев заботиться об окружающей среде, представляя выбор между приобретением экологичного малолитражного авто, либо уплатой налогов по повышенной ставке.

В США транспортный налог включен в цену топлива. Чем больше бензина или дизельного топлива потребляет автомобиль, тем тяжелее налоговое бремя. Таким образом, Dodge Charger, «стоящий» в гараже и изредка исполь-

⁸ nalog.ru

⁹ auto.mail.ru/article/30499-transportnyi_nalog_skolko_platyat_za_granicej/

зующийся для поездок на выставки, обойдется гораздо дешевле, чем Toyota Yaris, используемая ежедневно.

Отметим, что все сборы с данного налога идут на строительство и ремонт дорог и уплачивается в Федеральный бюджет, а не в бюджет отдельных штатов.

Нельзя обойти вниманием и весьма интересный синтез налогообложения транспортных средств в Японии. Следует отметить, что японские автовладельцы платят три вида транспортного налога: первый — при покупке машины: он составляет 5 % стоимости авто. Второй — при регистрации авто: этот разовый сбор вычисляется в зависимости от объема двигателя и массы автомобиля. Так, для того, чтобы зарегистрировать автомобиль с объемом двигателя 2,5 литра, владельцу придется заплатить около 500 долларов США¹⁰. Третий — в мае каждого года японцы платят в казну собственно транспортный налог: он зависит как от массы авто, так и от объема его двигателя. Владельцы небольших автомобилей уплачивают в казну сумму в 5000 йен, однако, владельцы джипов уплачивают сумму в десять раз больше. Интересно и назначение этого налога: все сборы направляются на поддержку и поощрение перспективных разработок в сфере автомобилестроения. Можно смело сказать, что сегодня японцы платят за то, на чем будут ездить завтра.

Предложение авторов о включении транспортного налога в цену на топливо демонстрирует, что цена на топливо хотя и предусматривает повышение, но, по мнению авторов, в разумных пределах и, такой способ будет обеспечивать стопроцентную уплачиваемость налога автовладельцами, использующими свои авто активно. Такой налог в какой-то степени является «машино-независимым», в силу того, что в данном случае важен расход топлива, а не мощность двигателя. Добиться уменьшения расхода топлива можно разными способами: путем изменения поведения автомобилистов на дороге, а это, в свою очередь, косвенно может повлиять на количество совершающихся ДТП.

Вместе с тем, нельзя утверждать, что «транспортный акциз» не повысит стоимость бензина, ведь зачастую предприниматели самостоятельно ее устанавливают. Таким образом, необходимо усилить контроль над ценами на топливо, и только затем реформировать налогообложение транспортных средств.

¹⁰ www.drive2.ru/b/4062246863888338568/