

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ НАЛОГА НА ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

В наши дни транспорт является неотъемлемой частью жизни почти каждого человека. Об этом же свидетельствует и статистика: количество автотранспортных средств в 2015 г. увеличилось на 20 % по сравнению с 2010 г. и в 2,5 раза по сравнению с 2005 г. [1].

Если существует транспорт, то существует и налог на него. Что же такое налог на транспорт в Казахстане? Это местный, прямой налог на имущество физических лиц, плательщиками которого являются физические лица, имеющие объекты налогообложения на правах собственности, и юридические лица. Кроме того, существуют другие платежи в бюджет, связанные с транспортными средствами: регистрационный сбор, сбор за проезд автотранспортных средств по территории Республики Казахстан, плата за эмиссии в окружающую среду.

Вместе с тем в Казахстане рассматриваются новые варианты взимания налога на транспорт. Налогообложение автомобилей планируется приблизить к европейскому образцу, когда на первое место выходит социальная справедливость. Именно поэтому уже несколько лет назад звучали идеи о включение налога на транспортные средства в стоимость бензина через акциз, но таким образом, чтобы это не повлекло за собой резкого удорожания топлива [2]. Такие предложения впервые прозвучали 7–8 лет назад. С тех пор налоговики изучили мировой опыт, в том числе США, Европы, стран Азии и т.д. К примеру, в Японии владелец транспортного средства сначала платит налог при покупке машины (примерно 5 % ее стоимости), потом при постановке на учет. Сумма рассчитывается, исходя из объема двигателя и массы автомобиля. Далее уже оплачивается ежегодный транспортный налог, составляющий сотни, а порой и тысячи долларов США. В отличие от других стран в Японии средства от дорожного налога направляются не на строительство трасс или экологические программы, а на развитие перспективных разработок в автопроме.

Во Франции также сложная система: сначала уплачивается налог по мощности и объему двигателя, затем – в зависимости от количества углекислого газа, выбрасываемого автомобилем. Так, за модель с 1,6-литровым мотором мощностью около 100 л.с. надо заплатить 200–250 евро, а за 300-сильную версию объемом более трех литров – около 1100 евро. Собранные средства идут на финансирование дорожной отрасли. Вторая ступень – ежегодный налог, исчисляемый в зависимости от того, сколько граммов углекислого газа, согласно данным производителя, автомобиль выбрасывает в атмосферу за 100 км пробега. Ставки прогрессивные – чем “грязнее” выхлоп, тем больше придется заплатить. А вот владельцы машин, которые на 100 км выбрасывают менее 200 г CO₂, от этого налога освобождены. Эти сборы идут на финансирование программ по сохранению чистоты воздуха и почвы.

В Китае и США транспортный налог упразднен – его включили в стоимость топлива (в это около 20 % цены, в США примерно 15 % цены). В США чем выше расход бензина или солярки у автомобиля, чем чаще она выезжает на дорогу и чем больше, соответственно, выбрасывает в атмосферу вредных веществ, тем больше в итоге заплатит ее хозяин. Разумеется, владельцы электрокаров транспортный налог не платят – в зарядку электричеством он не включен. Примерно 60 % собранных таким образом средств направляется в федеральный до-

рожный фонд, а 40 % идут в дорожные фонды штатов, причем все эти деньги расходуются исключительно на строительство и ремонт автомагистралей.

В Китае при покупке нового автомобиля, выпущенного в КНР, владелец платит транспортный налог в размере 10 % его стоимости. Для моделей иностранного производства ставка выше – 40 %. Налоговые сборы с автомобилистов перечисляются на развитие дорожной инфраструктуры [3].

«Транспортный налог», «Налог на авто» – так Беларуси называют обязанность собственников автотранспортных средств уплачивать государственную пошлину за выдачу разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении. Величина налога зависит от массы автомобиля и применяемой к ней величины базовой ставки. Целью налога является финансирование строительства новых и ремонта существующих дорог. 50 % суммы госпошлины поступают в республиканский бюджет, 50 % – в местные бюджеты. Уплата является обязательным условием выдачи разрешения на допуск транспортного средства к участию в дорожном движении.

В России налог взимается с автомобилей и других транспортных средств, оборудованных двигателем. Расчет производится с каждой лошадиной силы. Для того чтобы узнать сумму налога на автомобиль, необходимо знать: налоговую ставку; налоговую базу (лошадиные силы); количество месяцев владения за один календарный год; повышающий коэффициент для роскошных автомобилей.

В Казахстане в настоящее время ставки налога установлены (в МРП) и определяются по категориям транспортных средств (легковые, грузовые и т.д.) – в зависимости от объема двигателя, грузоподъемности, количества посадочных мест, мощности двигателя. С отменой налога на транспортные средства и перенесением его в цену топлива ожидаются следующие эффекты: соответствие политике сохранения и защиты окружающей среды; справедливый подход к налогообложению транспортных средств – насколько часто эксплуатируешь, настолько много и платишь. При этом для старых автомобилей с небольшим объемом двигателя нагрузка повысится, а для новых, с большим объемом двигателя – значительно снизится.

Ежегодно в Казахстане продается 4 млн т, или примерно 5,2 млрд л топлива. За этот же отрезок времени в стране собирается более 42 млрд тенге транспортного налога (данные за 2015 г.), что, следовательно, должно привести к увеличению цены на топливо в среднем на 8–9 тенге за литр.

Изменения, связанные с увеличением цены топлива, рассмотрены в табл. 1.

Таблица 1. – Изменения, связанные с увеличением цены топлива

Объем двигателя, расход топлива	Вид платежа	Расчет	Итог, тенге	Отклонение
1,5 л 7 л / 100 км	налог	$2 \cdot 2269$	4538	+94 %
	акциз	$(14000 / 100)7 = 980$ – расход топлива $980 \cdot 9$ тг	8820	
3,0 л 14 л / 100 км	налог	$9 \cdot 2269 + 7 \cdot 500$	23921	-26 %
	акциз	$(14000 / 100)14 = 1960$ – расход топлива $1960 \cdot 9$ тг	17 640	
4,7 л 25 л / 100 км Зарегистрирован до 31.12.2013 г.	налог	$117 \cdot 2269 + 7 \cdot 700$	270 373	-8,58 раза
	акциз	$(14000 / 100)25 = 3500$ – расход топлива $3500 \cdot 9$ тг	31 500	

Объем двигателя, расход топлива	Вид платежа	Расчет	Итог, тенге	Отклонение
5,1 л 25 л / 100 км зарегистрирован после 31.12.2013 г.	налог	$200 \cdot 2269$	453 800	-14,4 раза
	акциз	$(14000 / 100)25 = 3500$ – расход топлива $3500 \cdot 9тг$	31 500	

Как видим, при введении акциза владельцы транспортных средств с большим объемом двигателя будут платить в среднем в 11 раз меньше, чем платят при существующей системе налогообложения. Можно сделать вывод, что государство недополучит значительную часть налоговых поступлений, однако это спорный аргумент. Во-первых, доля автомобилей с двигателем объемом свыше 4 л невелика – порядка 2 %; во-вторых, не секрет, что некоторые владельцы таких машин избегают уплаты налога вообще; включение же транспортного налога в стоимость бензина позволит государству собирать деньги со всех без исключения. Поскольку в Казахстане преобладают автомобили с двигателями 1,5–1,6 л и расходом около 7 л / 100 км (более 70% всего автопарка), то при годовом пробеге 14 000 км их владельцам придется переплатить примерно в 2 раза. Следовательно, налоговые поступления вырастут.

Таким образом, включение налога в стоимость топлива будет выгодно владельцам машин с многолитровыми моторами, но и по карману автовладельцев, едущих каждый день по маршруту: «дом — работа — дом», изменения ударят несильно.

Поможет нововведение пополнять казну и за счет транзитных машин, поток которых увеличится с открытием новых международных транспортных коридоров.

Главный довод противников введения акциза: увеличение стоимости топлива вызовет рост затрат на транспортную составляющую, что приведет к повышению цен на все.

Предположим, что грузовой автомобиль грузоподъемностью свыше 5 т и с расходом топлива 35 л / 100 км доставляет грузы по маршруту Караганда–Алматы–Караганда (расстояние 2000 км), совершая рейсы еженедельно (50 недель в году). Изменения, связанные с увеличением цены топлива, для грузовых автомобилей рассмотрены в табл. 2.

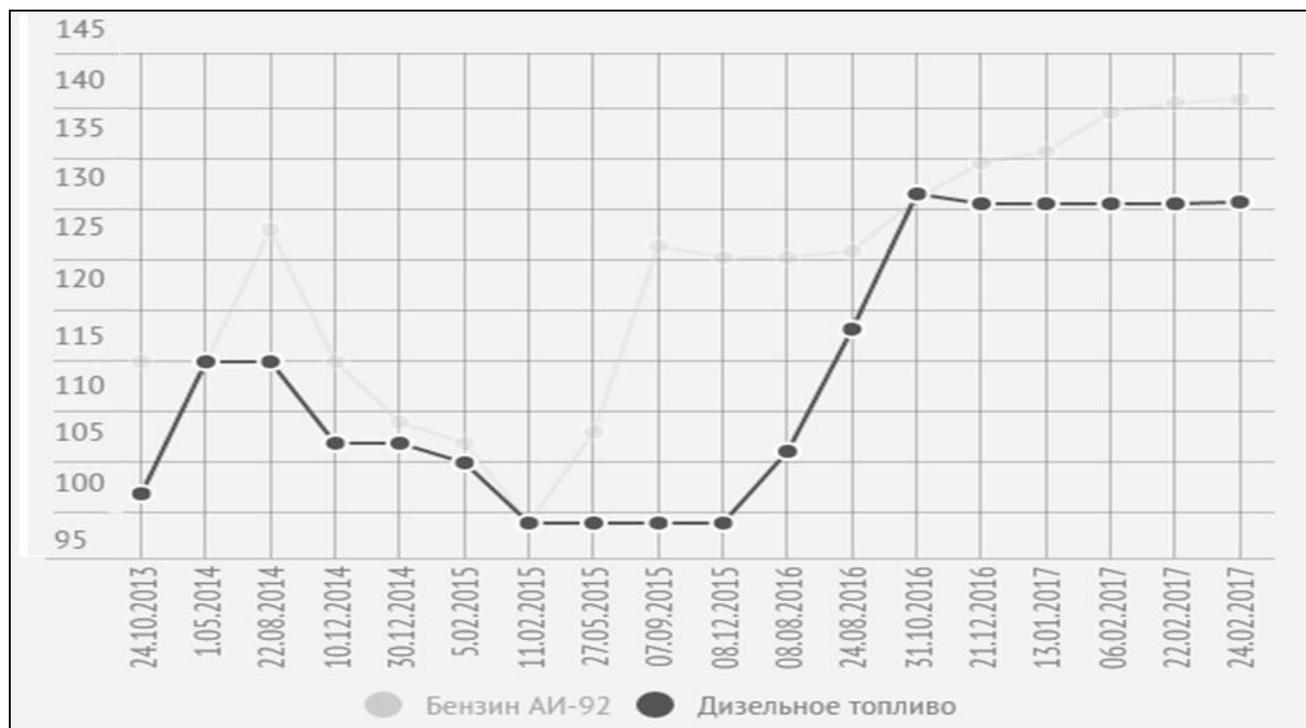
Таблица 2. – Изменения, связанные с увеличением цены топлива, для грузовых автомобилей, тенге

Налог	Акциз
$9 \cdot 2269 = 20421$	50 недель $(2000 / 100)35 \cdot 9 = 315 000$
Результат: увеличение в 15,4 раза	

Действительно, затраты на транспортную составляющую увеличатся более чем в 15 раз, в странах с прозрачной экономикой так и происходит. Но в Казахстане за последний год цена на дизельное топливо на АЗС менялась неоднократно (см. рисунок). Этот рост в 9 тенге просто нивелируется в длинной цепочке различных посредников, как исчезали там же скачки в 30 тенге. Поскольку при введении акциза ожидается получить и экологический эффект, не следует забывать, что при использовании грузового автомобиля также существует плата за эмиссию в окружающую среду.

Положительными же сторонами отмены транспортного налога являются:

1) избавление автовладельца от лишней бюрократической волокиты при уплате налога. Кроме того, снизится вероятность допущения ошибки при расчете суммы налога;



Изменение цен на топливо

2) значительное сокращение аппарата сотрудников налоговых инстанций, а поскольку данная сфера является бюджетной, сократятся и расходы налогоплательщиков на их содержание;

3) социальная справедливость: если автомобиль выезжает раз в месяц, почему водитель должен платить больше, чем тот, кто «наматывает» сотни километров в день;

4) стимул если не пересесть за руль малолитражки, то, хотя бы, поддерживать автомобиль в технически исправном состоянии, чтобы снизить расход топлива, а это приведет, дополнительно, к сокращению выброса выхлопных газов;

5) все без исключения автовладельцы будут вынуждены оплачивать налог в виде акциза, покупая топливо.

Помимо всего сказанного выше после предлагаемого нововведения могут измениться цены на некоторые автомобили, в частности, на многолитражные внедорожники «пожилого» возраста.

Вопрос обложения транспорта, работающего на видах топлива, по которым не предусмотрено взимание акциза, – воздушные и морские суда, железнодорожный транспорт, транспорт, работающий на газе, – остается нерешенным.

Литература

1. Казахстан в цифрах. 2015 [Электронный ресурс] // Министерство национальной экономики Республики Казахстан. Комитет по статистике. – Режим доступа: [http:// stat.gov.kz](http://stat.gov.kz).
2. Султанов, Б.Х. Роль фискально-бюджетной политики в современных условиях развития Казахстана / Б.Х. Султанов. – Алматы, 2016.
3. IBFD's World Tax Journal. – 2016. – Issue 3.