

УДК 336.221

DOI: 10.18384/2949-5024-2024-2-89-103

ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ КАК ИНСТРУМЕНТ СОХРАНЕНИЯ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И УЛУЧШЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКИ В МЕГАПОЛИСЕ

Семенова Г. Н.

*Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова
117997, г. Москва, Стремянный пер., д. 36, Российская Федерация
Государственный университет просвещения
141014, Московская обл., г. Мытищи, ул. Веры Волошиной, д. 24,
Российская Федерация*

Аннотация

Цель. Целью исследования является влияние транспортного налога на улучшение экологической обстановки и сохранение дорожной инфраструктуры в мегаполисе.

Процедура и методы. Проведена оценка количества транспортных средств, учтённых в базе данных Федеральной налоговой службы Российской Федерации по налогоплательщикам за налоговые периоды 2016–2022 гг., и показана возрастная структура основных автотранспортных средств.

Результаты. Обоснован ряд экологических преимуществ при использовании транспортного налога, а также доказано, что с помощью транспортного налога можно финансировать и развивать дорожную инфраструктуру в мегаполисе.

Теоретическая и/или практическая значимость заключается в том, что транспортный налог играет важную роль в формировании доходов государственного бюджета, которые затем направляются на поддержку и развитие транспортной инфраструктуры, регулирование воздействия на окружающую среду и обеспечение безопасности на дорогах. Однако, помимо благоприятных факторов, транспорт оказывает также значительное влияние на окружающую среду и требует существенных финансовых вложений для обслуживания и развития транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: транспортный налог, загрязнение окружающей среды, дорожная инфраструктура, мегаполис, автотранспортные средства, энергоэффективность, потребление топлива, экологическая обстановка, налоговое бремя, налоговые ставки, экологические проекты

TRANSPORT TAX AS A TOOL FOR PRESERVING ROAD INFRASTRUCTURE AND IMPROVING THE ENVIRONMENTAL SITUATION IN A MEGAPOLIS

G. Semenova

Plekhanov Russian University of Economics

per. Stremyanniy 36, Moscow 117997, Russian Federation

Federal State University of Education

ul. Very Voloshinoy 24, Mytishchi 141014, Moscow Region, Russian Federation

Abstract

Aim. The purpose of this study is the impact of transport tax on improving the environmental situation and maintaining road infrastructure in a megapolis.

Methodology. An assessment was made of the number of vehicles recorded in the database of the Federal Tax Service of the Russian Federation for taxpayers for the tax periods 2016–2022, and the age structure of the main vehicles was shown.

Results. A number of environmental benefits when using a transport tax are substantiated, and it is also proven that with the help of a transport tax it is possible to finance and develop road infrastructure in a metropolis.

Research implications is that transport tax plays an important role in generating state budget revenues, which are then used to support and develop transport infrastructure, regulate environmental impact and ensure road safety. However, in addition to favorable factors, transport also has a significant impact on the environment and requires significant financial investments for the maintenance and development of transport infrastructure.

Keywords: transport tax, environmental pollution, road infrastructure, metropolis, vehicles, energy efficiency, fuel consumption, environmental situation, tax burden, tax rates, environmental projects

Введение

Современный городской транспорт в мегаполисах является неотъемлемой частью жизни современного общества. Однако параллельно с его развитием появляются проблемы, связанные с загрязнением окружающей среды и поддержанием в хорошем состоянии дорожной инфраструктуры. В данном контексте возникает необходимость в поиске инновационных методов и инструментов, которые бы помогли решить эти проблемы.

Именно **транспортный налог** представляет собой финансовый инструмент, который взимается с владельцев транспортных средств и предназначается для финансирования мероприятий по улучшению экологической обстановки и сохранению дорожной инфраструктуры в мегаполисе [12, с. 176].

Транспортный налог является региональным налогом и полностью зачисляется в бюджеты субъектов Российской Федерации. Правильное использование транспортного налога может способствовать снижению загрязнений воздуха, улучшению качества дорог, а также стимулированию использования общественного транспорта.

Роль транспортного налога в загрязнении окружающей среды в мегаполисе

Транспортный налог в настоящее время является важной частью жизни каждого человека, владеющего транспортными средствами. Сегодня сложно представить себе людей, которые бы не пользовались транспортом для передвижения

по мегаполисам или различными регионами нашей необъятной страны. Конечно, остаются люди, которые предпочитают пользоваться только лишь общественным транспортом и не стремятся к приобретению собственных автомобилей или иных транспортных средств. Однако количество таких граждан ежегодно снижается. Личный транспорт – это удобный способ обеспечения мобильности и связи между различными регионами и населёнными пунктами.

Роль транспорта в загрязнении окружающей среды в мегаполисах неоспорима. Первый аспект – легковые и грузовые автомобили, автобусы и мотоциклы являются основными источниками выбросов вредных веществ в атмосферу, таких как углекислый газ (CO_2), оксиды азота (N_2O) и частицы твёрдых веществ. Эти загрязнители влияют на качество воздуха, что отрицательно сказывается на здоровье людей, вызывая проблемы с дыхательной системой, болезни сердца и лёгких, а также повышенную смертность.

Второй аспект – разрушение дорожной инфраструктуры. Постоянная нагрузка на дороги от множества транспортных средств приводит к разрушению асфальтового покрытия, образованию ям и трещин. В результате требуются постоянные ремонтные работы и обслуживание, что требует значительных инвестиций и мешает свободному движению транспорта. Разрушение дорожной инфраструктуры приводит к проблемам безопасности, т. к. повреждённые дороги могут представлять опасность для водителей и пешеходов.

Для уменьшения негативных последствий влияния транспорта в мегаполисах, необходимо принять меры по снижению выбросов загрязняющих веществ. Это может быть достигнуто путём внедрения электрических и гибридных автомобилей, развития общественного транспорта, стимулирования использования велосипедов и пешеходной инфраструктуры, а также внедрения новых технологий для повышения эффективности и экологической безопасности транспортных средств. Кроме того, необходимо разрабатывать и соблюдать строгие нормы выбросов и безопасности для автомобилей и других транспортных средств [13, с. 195].

Необходимо инвестировать в обновление и поддержку дорожной инфраструктуры. Регулярное обслуживание и ремонт трасс помогут увеличить их срок службы и обеспечить безопасность дорожного движения. Следует разрабатывать более эффективные дорожные системы, включая интеллектуальное управление транспортом и внедрение новых материалов для строительства дорог.

Перегрузка дорожной инфраструктуры в мегаполисе является серьёзной проблемой, которая возникает из-за большого количества автомобилей и недостатка дорожных путей, чтобы обеспечить плавное движение. В результате возникают пробки, задержки и ухудшается общая доступность транспорта.

С ростом благосостояния населения в России ежегодно увеличивается и количество автотранспортных средств, особенно в крупных мегаполисах, где автотранспорт оказывает огромное негативное воздействие на окружающую среду. Практически у большинства населения в семье имеется по два автомобиля, а в некоторые семьи владеют несколькими автомобилями [9, с. 115].

Проанализируем количество транспортных средств, учтённых в базе данных ФНС России по налогоплательщикам за 2016–2022 гг.

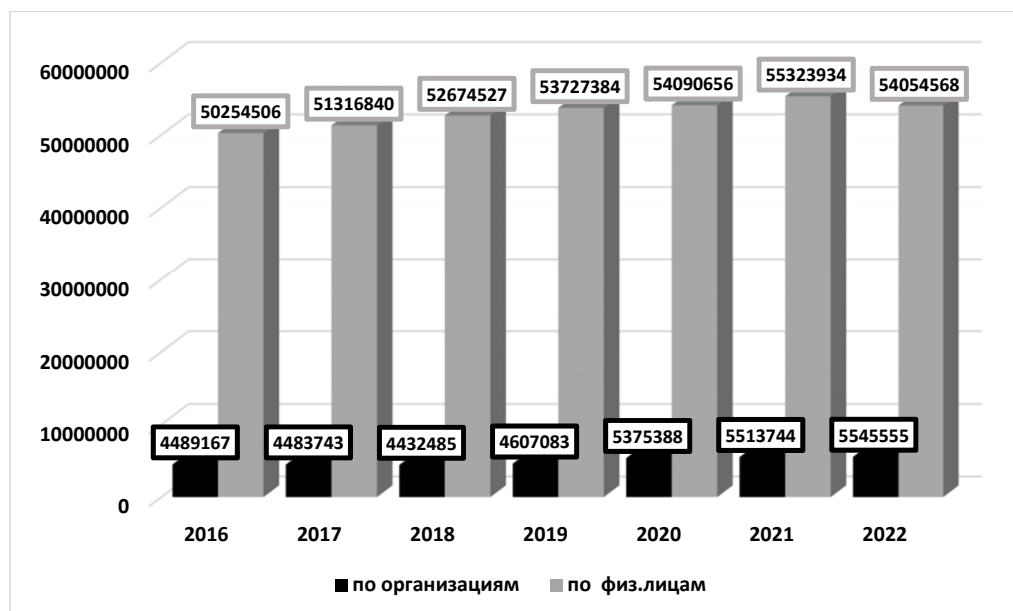


Рис. 1 / Fig. 1. Количество транспортных средств, учтённых в базе данных налогового органа по налогоплательщикам за налоговые периоды 2016–2022 гг., единиц / Number of vehicles registered in the tax authority database for taxpayers for tax periods 2016–2022, units

Источник: составлено автором на базе аналитических данных ФНС России [Электронный ресурс]. URL: <https://www.nalog.ru> (дата обращения: 12.01.2024).

Из рис. 1 видно, что больше всего транспортных средств зарегистрировано на физических лиц; количество транспортных средств с 2016 по 2021 гг. увеличивается.

Если проанализировать 2017 г. по сравнению с 2016 г., рост транспортных средств по физическим лицам составил 1 062 334 единиц (102,1%); 2018 г. по сравнению с 2017 г. – рост на 1 357 687 единиц (102,6%); 2019 г. по сравнению с 2018 г. – рост на 1 052 857 единиц (102%); 2020 г. по сравнению с 2019 г. – рост на 363 272 единиц (100,7%); 2021 г. по сравнению с 2020 г. – рост на 1 233 278 единиц (102,3%); 2022 г. по сравнению с 2021 г. – снижение на 1 269 276 единиц (97,7%). У одного физического лица может быть несколько разных видов транспортных средств (рис. 1).

Проведём анализ по организациям: если проанализировать 2017 г. по сравнению с 2016 г., то снижение транспортных средств составило 5 424 единицы (99,9%); налоговые периоды 2018 г. по сравнению с 2017 г. показали снижение на 51 258 единиц (98,9%); налоговые периоды 2019 г. по сравнению с 2018 г. – рост на 174 598 единиц (103,9%); 2020 г. по сравнению с 2019 г. – рост на 768 305 единиц (116,7%); 2021 г. по сравнению с 2020 г. – рост на 138 356 единиц (102,6%), 2022 г. по сравнению с 2021 г. – рост на 31 811 единиц (100,6%) (рис. 1).

Основными видами транспортных средств у физических лиц и организаций являются грузовые и легковые автомобили, автобусы (рис. 2).

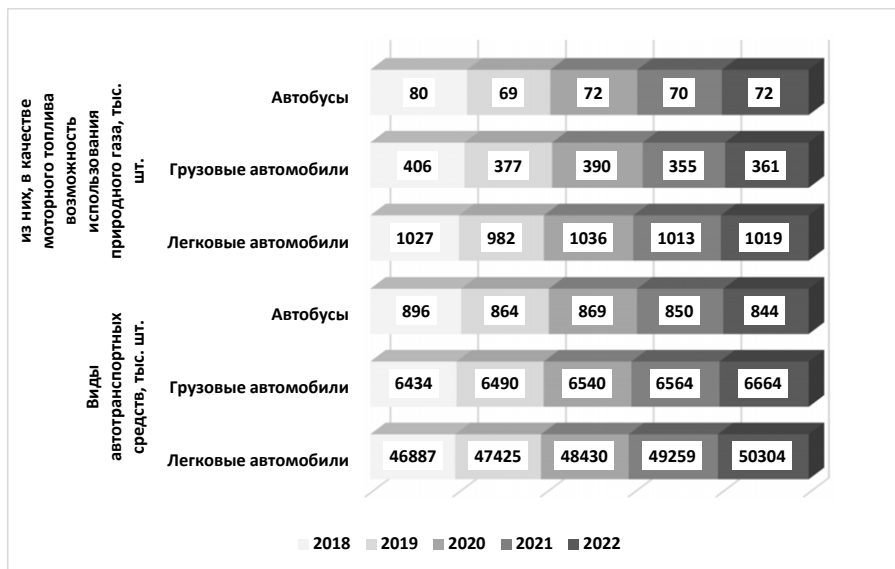


Рис. 2 / Fig. 2. Основные виды автотранспортных средств, зарегистрированных в налоговых органах Российской Федерации, тыс. штук / Main types of vehicles registered with the tax authorities of the Russian Federation, thousand units

Источник: составлено автором на базе аналитических данных ФНС России [Электронный ресурс]. URL: <https://www.nalog.ru> (дата обращения: 12.01.2024).

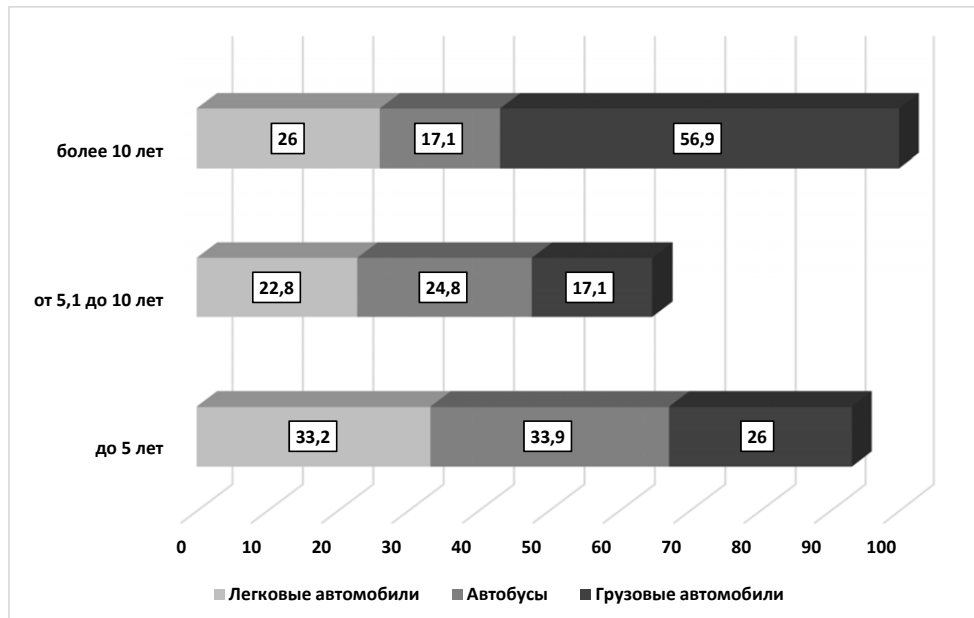


Рис. 3 / Fig. 3. Возрастная структура автотранспортных средств в 2022 г. (на конец года; в процентах к итогу) / Age structure of vehicles in 2022 (at the end of the year; as a percentage of the total)

Источник: составлено автором на базе аналитических данных ФНС России [Электронный ресурс]. URL: <https://www.nalog.ru> (дата обращения: 12.01.2024).

Важно то, что из 50 304 тыс. шт. легковых автомобилей в 2022 г. только 1 019 тыс. шт. легковых автомобилей взамен моторного топлива могут использовать природный газ; их число составляет от общего количества легковых автомобилей только 2%, чуть больше грузовые автомобили – 5,4% и автобусы – 8,5% [8, с. 33; 10, с. 31]. Таким образом, большинство транспортных средств используют в качестве моторного топлива бензин, дизельное топливо (рис. 2).

По эксплуатации практически половина транспортных средств сроком более 10 лет [10, с. 32]. Считается, что старые транспортные средства больше всего загрязняют окружающую среду, особенно это касается грузовых автомобилей – 56,9% и легковых автомобилей – 26,0% (рис. 3).

Мегаполисы являются центрами экономики, привлекают множество людей, но плохо влияют на экологическую ситуацию в любом регионе. Как было ранее сказано, – одним из главных источников загрязнения в мегаполисах является автотранспорт. Из-за того, что многие люди используют свои личные автомобили для передвижения по городу, количество выбросов газов высоко. Особенно это актуально для стран с развитым автопарком [7, с. 40]. Результатом являются густые смоговые облака, вызывающие заболевания дыхательных путей и сердечно-сосудистой системы у населения.

Существует несколько причин, которые приводят к перегрузке дорожной инфраструктуры.

Во-первых, увеличение числа автомобилей на дорогах в мегаполисе. Быстрый рост населения и увеличение транспортного парка приводят к тому, что существующие дороги не могут справиться с такой нагрузкой.

Во-вторых, недостаток инфраструктуры. Некоторые мегаполисы не имеют достаточного количества дорог, чтобы удовлетворить спрос транспортных потребностей населения.

В-третьих, плохая организация дорожного движения. Отсутствие эффективной системы управления потоком и плохая координация между разными видами транспорта приводят к заторам и пробкам, которые только усугубляют проблему.

Чтобы решить проблему перегрузки дорожной инфраструктуры в мегаполисе, необходимо принимать следующие меры.

Во-первых, строительство новых дорог и расширение существующих. Это позволит увеличить пропускную способность дорог и снизить проблему перегрузки.

Во-вторых, развитие общественного транспорта и улучшение его доступности. Это может включать расширение сети общественного транспорта, улучшение качества услуг и внедрение новых технологий, таких как умные карты и информационные системы для пассажиров.

В-третьих, внедрение эффективной системы управления дорожным движением. Названная мера позволит включать использование интеллектуальных систем – умные светофоры и системы контроля скорости, чтобы оптимизировать потоки транспорта.

Кроме того, необходимо поощрять использование альтернативных видов транспорта, таких как велосипеды и пеший транспорт, а также развивать программы организации рабочего времени и дистанционной работы, чтобы снизить количество автомобилей на дорогах [2, с. 198].

В целом, перегрузка дорожной инфраструктуры в мегаполисе – сложная проблема, требующая комплексных мер для её решения. Меры включают в себя строительство новых дорог, расширение существующих, улучшение общественного транспорта и внедрение эффективной системы управления дорожным движением.

Транспортный налог может быть использован в качестве инструмента для улучшения экологической обстановки в мегаполисе несколькими способами.

1. Поощрение экологически чистых транспортных средств. Вместо одинакового налога на все транспортные средства, можно ввести дифференцированный налог, где владельцы электрических или гибридных автомобилей платят меньше налога, чем владельцы автомобилей, работающих на бензине или дизеле. Такое поощрение экологически чистых транспортных средств вынудит людей выбирать более экологически дружелюбные автомобили, что приведёт к снижению выбросов вредных веществ в атмосферу [3, с. 173].

2. Снижение автомобильного трафика. Высокий транспортный налог на автомобили может побудить людей подумать дважды, прежде чем использовать личный автомобиль для поездок в городе. В дополнение к высокому транспортному налогу, возможно ввести дополнительный налог для автомобилей, которые используются в городе в определённые часы пик, чтобы разгрузить дорожное движение в мегаполисе.

3. Финансирование общественного транспорта. Средства, полученные от транспортного налога, могут быть направлены на улучшение общественного транспорта в мегаполисе. Это может включать строительство новых маршрутов общественного транспорта, развитие сети метро или запуск новых трамвайных линий. Улучшение общественного транспорта сделает его более привлекательным и удобным для использования, что, в свою очередь, уменьшит зависимость от личного автотранспорта и сократит выбросы вредных веществ.

4. Инвестиции в инфраструктуру для велосипедистов и пешеходов. Часть средств, собранных с транспортного налога, может быть направлена на разработку и строительство инфраструктуры для велосипедистов и пешеходов. Данная мера может включать строительство велодорожек, пешеходных мостов и создание условий для безопасной и комфортной езды на велосипеде. Улучшение условий для пешеходов и велосипедистов стимулирует использование этих видов транспорта, что уменьшает транспортную нагрузку и выбросы вредных веществ в городе.

В целом, транспортный налог может быть мощным инструментом для улучшения экологической обстановки в мегаполисе, поощряя использование экологически чистых транспортных средств, снижая автомобильное движение и финансируя развитие общественного транспорта и инфраструктуры для велосипедистов и пешеходов [11, с. 18].

Использование транспортного налога может иметь ряд экологических преимуществ:

1. Сокращение выбросов загрязняющих веществ. Налог может быть использован для поощрения использования экологически чистых автомобилей, таких как электромобили или гибридные автомобили, что способствует уменьшению выбросов загрязняющих веществ и сокращению воздействия на окружающую среду.

2. Снижение потребления топлива. Высокий транспортный налог может стимулировать рациональное использование транспорта и снижение потребления топлива. Это особенно актуально в условиях высоких цен на нефть и глобальной энергетической неэффективности.

3. Повышение энергоэффективности. Налог может быть направлен на финансирование программ и мероприятий, способствующих улучшению энергоэффективности транспорта. Мероприятия могут состоять из поддержки исследований в области разработки новых технологий, развития инфраструктуры для альтернативных видов транспорта и других мер.

4. Продвижение общественного транспорта. Более высокий транспортный налог на личные автомобили может способствовать увеличению спроса на общественный транспорт, что поможет снизить загруженность дорог, уменьшить заторы и улучшить качество воздуха в городах.

5. Поддержка развития альтернативных видов транспорта. Высокий транспортный налог может быть использован для содействия развитию альтернативных видов транспорта, таких как велосипеды, пешеходные маршруты и парковки, развитие велосипедной и пешеходной инфраструктуры. Данная мера способствует улучшению экологической ситуации в городах и сокращению использования автомобилей [15, с. 313].

Таким образом, использование транспортного налога может привести к снижению выбросов вредных веществ, сокращению потребления топлива, повышению энергоэффективности и поддержке альтернативных видов транспорта, что в конечном итоге приведёт к повышению экологической устойчивости транспортной системы.

Рассмотрим примеры стран и городов, где транспортный налог успешно используется для улучшения экологической обстановки:

- Норвегия – в Осло введён высокий транспортный налог на автомобили, основанный на их размере и выбросах CO₂. Собранные средства направляются на субсидирование электромобилей и развитие общественного транспорта, что способствует снижению загрязнения воздуха и улучшает экологическую обстановку;
- Швеция – в Стокгольме действует система дорожных пошлин, включающая транспортный налог и плату за проезд в центр города. Собранные средства направляются на инфраструктуру общественного транспорта и велосипедных дорожек, что стимулирует использование более экологически чистых видов транспорта;
- Германия – в Берлине введена экологическая зона, въезд в которую облагается налогом в зависимости от класса экологической чистоты автомобиля. Обозначенная мера помогает снизить уровень выбросов и повысить качество воздуха в городе;
- Франция – в Париже действует система экологического налога, который взимается с автомобилей, не отвечающих определённым экологическим стандартам. Собранные средства тратятся на развитие общественного транспорта и поощрение использования велосипедов, что способствует снижению выбросов и улучшению экологии города.
- Китай – в Пекине введён налог на выбросы и загрязнение воздуха для автомобилей. Это стимулирует использование более чистых и энергоэффективных автомобилей и способствует борьбе с проблемой смога и загрязнения воздуха в городе [5, с. 80].

Во всех приведённых примерах транспортный налог используется как инструмент для улучшения экологической обстановки и стимулирования использования более экологически чистых видов транспорта.

Транспортный налог как способ финансирования и развития дорожной инфраструктуры в мегаполисе

Введение транспортного налога позволяет оказать положительное влияние на сохранение дорожной инфраструктуры в мегаполисе. Этому способствуют несколько причин.

Во-первых, финансирование обновления и ремонта дорог. Средства, полученные от транспортного налога, могут быть использованы для финансирования обновления и ремонта дорожной инфраструктуры, что позволяет сохранять дороги в хорошем состоянии, улучшать их безопасность и удобство использования.

Во-вторых, сокращение автомобильного трафика. Введение транспортного налога может стимулировать людей использовать общественный транспорт или другие альтернативные виды передвижения вместо автомобиля. Сокращение автомобильного трафика способствует уменьшению давления на дорожную инфраструктуру и увеличению скорости движения транспорта.

В-третьих, регулирование использования дорог. Высокое введение транспортного налога может отпугивать от поездок с низкой ценностью или несостоятельных поездок. Данная мера содействует уменьшению загруженности дорожной инфраструктуры и снижению износа дорог.

В-четвёртых, экономическая эффективность. Введение транспортного налога может создать новый источник финансирования для поддержки дорожной инфраструктуры. Это благоприятствует повышению долгосрочной экономической эффективности сохранения и обслуживания дорог, что, в свою очередь, оказывает влияние на улучшение экономики мегаполиса [4, с. 215].

Плюсы финансирования и развития дорожной инфраструктуры с помощью транспортного налога:

1) Увеличение финансовых ресурсов для развития и обслуживания дорожной сети. Транспортный налог может быть значительным источником дохода для государства или муниципалитета, позволяющим улучшить состояние дорог и создать новые.

2) Разделение ответственности. Владельцы транспортных средств могут быть заслуженными участниками в финансировании дорожной инфраструктуры, поскольку они непосредственно пользуются дорогами.

3) Содействие экологической устойчивости. Транспортный налог может быть разработан с учётом экологических аспектов, например, для поощрения использования экологически чистых транспортных средств или снижения выбросов вредных веществ [14, с. 1015].

Однако такая модель финансирования может иметь и некоторые недостатки:

1) Налоговое бремя для владельцев транспортных средств. Увеличение налога может быть неблагоприятным для владельцев автомобилей, особенно в условиях экономических трудностей.

2) Неравенство в распределении средств. Финансирование дорожной инфраструктуры через транспортный налог может привести к неравномерному распределению ресурсов внутри страны или региона, что ведёт к недовольству и протестам.

3) Сложности в администрировании и контроле. Сбор и учёт транспортного налога может требовать дополнительных усилий и ресурсов со стороны государства или муниципалитета.

Имплементация транспортного налога может привести к снижению нагрузки на дорожную инфраструктуру по нескольким причинам.

1. Сокращение количества автомобилей на дорогах. Введение транспортного налога может сделать владение и эксплуатацию автомобилей более дорогостоящими. Данная мера способна привести к уменьшению числа автомобилей на дорогах, т. к. некоторые люди могут решить отказаться от автомобиля или использовать общественный транспорт или альтернативные виды передвижения.

2. Пересмотр выбора автомобиля. Транспортный налог может стимулировать потребителей выбирать более экологичные и эффективные модели автомобилей. Более дорогостоящие автомобили дают больше стимулов для выбора экономичных моделей или автомобилей с низкими выбросами [1, с. 70].

3. Инвестиции в общественный транспорт и альтернативные виды передвижения. Часть доходов от транспортного налога может быть направлена на развитие общественного транспорта и альтернативных видов передвижения, таких как велосипеды, пешеходные зоны или доли автомобилей для карпулинга. Улучшение альтернативных видов транспортировки оказывает содействие сокращению количества автомобилей на дорогах [11, с. 20].

В целом имплементация транспортного налога может способствовать снижению нагрузки на дорожную инфраструктуру путём уменьшения количества автомобилей на дорогах, стимуляции выбора экологичных автомобилей, инвестированию в общественный транспорт и альтернативные виды передвижения, а также улучшению дорожной инфраструктуры.

Введение транспортного налога должно регулироваться различными законодательными актами в зависимости от страны, например:

- налоговыми кодексом. Обычно закон предусматривает основные положения о налогообложении транспортных средств, включая его базу налогообложения, ставки налога и процедуры по уплате;
- законом о дорожном движении и использовании транспортных средств. Закон в некоторых случаях содержит положения о транспортном налоге и его связи с правилами дорожного движения. Например, в части стран размер налога зависит от типа, объёма двигателя или других характеристик транспортного средства;
- законом о бюджете. В нём могут быть предусмотрены финансовые меры, включая введение транспортного налога для обеспечения доходов государственного бюджета;
- законом о налоговом администрировании. Он обычно содержит положения о процедурах уплаты налога, сроках подачи деклараций и других аспектах налоговых процессов;
- законом об окружающей среде и устойчивом развитии. В некоторых странах транспортный налог может быть связан с политикой в области экологии и устойчивого развития. Например, транспортные средства, работающие на альтернативных видах топлива или имеющие низкий уровень выбросов, освобождаются от налога или получают сниженную ставку налога.

Рассмотрим механизмы для внедрения и сбора транспортного налога:

1. Налогообложение при покупке автомобиля. При покупке нового автомобиля владелец платит сбор, который рассчитывается, исходя из стоимости автомобиля. Чем выше стоимость автомобиля, тем больше придётся платить сбор.

2. Ежегодное налогообложение. Приобретая автотранспортное средство, владелец становится налогоплательщиком транспортного налога. Он должен платить транспортный налог ежегодно, в зависимости от типа и характеристик автомобиля, таких как его мощность, объём двигателя и возраст. В Московской области ставки на грузовые автомобили и автобусы зависят не только от мощности двигателя (лошадиных сил), но ещё и от количества лет с года выпуска этих транспортных средств (до 5 лет или свыше 5 лет). Например, на автобус свыше 200 лошадиных сил с количеством лет, прошедших с года выпуска, до 5 лет включительно, ставка определена в размере 56 рублей за каждую лошадиную силу, а свыше 5 лет – 100 рублей за каждую лошадиную силу. На грузовой автомобиль свыше 250 лошадиных сил с количеством лет, прошедших с года выпуска, до 5 лет включительно, ставка

определена в размере 58 рублей за каждую лошадиную силу, а свыше 5 лет – 85 рублей за каждую лошадиную силу. В России постоянно увеличивается количество платных магистралей.

3. Транспортный налог на топливо. Налог на топливо добавляется к стоимости каждого литра или галлона топлива при его покупке. Этот акцизный налог уплачивается только производителями топлива. Однако акциз включается в стоимость произведённого топлива; организации и физические лица, приобретая топливо, уплачивают за него по месту потребления.

4. Сбор за использование дорог. Владельцы автомобилей иногда платят за использование определённых дорог или участков дорог в виде платных проездов или транспортных пропусков. Автомобилистам платный проезд по трассе позволяет достигнуть пункта назначения с максимальной скоростью и комфортом. Например, для транзитных автомобилей проезд по МСД является платным, стоимость составляет 950 рублей.

5. Экологические налоги на автомобили. Владельцы автомобилей (особенно тех, что загрязняют окружающую среду больше, чем прочие автомобили) могут платить дополнительные налоги.

Использование средств транспортного налога для финансирования экологических проектов является одним из важных аспектов его эффективности. В таком случае, собранные средства используются для финансирования проектов, направленных на улучшение экологической обстановки в мегаполисе.

Одним из приоритетных направлений финансирования может быть развитие и модернизация общественного транспорта. Более современные, эффективные и экологически чистые виды общественного транспорта, такие как электробусы, трамваи или легкорельсовый транспорт, могут значительно снизить выбросы загрязняющих веществ и улучшить качество воздуха в мегаполисе [1, с. 70].

Одно из направлений использования средств транспортного налога – строительство и ремонт экологических и безопасных для пешеходов и велосипедистов дорожно-транспортных систем. Подобный налог направлен на создание новых или модернизацию существующих велосипедных дорожек, пешеходных зон, парковок для велосипедов и прочих инфраструктурных объектов, стимулирующих использование экологически чистых способов передвижения.

Кроме того, финансирование экологических проектов может включать возможность развития и внедрения новейших технологий и инноваций в сфере транспорта. Например, разработка и внедрение электромобилей, водородных автомобилей или технологий автономного вождения, которые имеют меньшую экологическую нагрузку и могут снизить выбросы вредных веществ в атмосферу.

Как правило, предложения по финансированию экологических проектов с учётом средств транспортного налога разрабатываются совместно с городскими властями, экологическими организациями и общественностью. Эти меры должны быть чётко спланированы, иметь стратегические цели и быть эффективно реализованы для достижения максимальной пользы для окружающей среды и общества в целом.

Применение указанной практики может не только улучшить экологическую обстановку в мегаполисе, но и поддержать развитие инновационных и экологических технологий в сфере транспорта, что в итоге сделает город более устойчивым и пригодным для жизни на длительную перспективу.

Снижение ставок налога для экологически чистого транспорта – одна из эффективных мер, которые могут быть приняты при использовании транспортно-налога в целях улучшения экологической обстановки в мегаполисе. Эта мера

способствует поощрению использования транспортных средств, которые имеют меньшую негативную экологическую нагрузку и способствуют улучшению качества воздуха [6, с. 80].

Существует несколько подходов к снижению ставок налога для экологически чистого транспорта. Один из них – это установление дифференцированных ставок в зависимости от типа и экологической эффективности транспортного средства. Так, транспортные средства на альтернативных источниках энергии, таких как электромобили или гибридные автомобили, могут получать значительные скидки на налоги.

Другой подход заключается в снижении ставок налога для транспортных средств, которые удовлетворяют определённым экологическим стандартам и требованиям энергоэффективности или выбросов вредных веществ. Например, автомобили, соответствующие стандартам Euro 6, со сниженным содержанием вредных выбросов, могут получать льготные ставки налога.

Названные меры по снижению ставок налога для экологически чистого транспорта имеют цель стимулировать потребителей приобретать более экологически дружественные автомобили и другие транспортные средства. Это может повысить интерес и спрос на такой вид транспорта и способствовать дальнейшему развитию и инновациям в этой сфере.

Однако применение указанных мер имеет свои ограничения и сложности. Необходимо разработать чёткие критерии и стандарты, которые определяют какой транспорт считается экологически чистым и заслуживает льготных ставок налога. Кроме того, обозначенные меры могут привести к финансовым потерям при сборе налоговых поступлений, поэтому необходимо провести тщательные анализы и расчёты для стабильного финансового планирования.

В целом, снижение ставок налога для экологически чистого транспорта может быть эффективным инструментом для стимулирования перехода к более устойчивому транспорту и улучшению экологической обстановки в мегаполисе. Однако для успешной реализации таких мер необходимо внимательное изучение конкретных условий и потребностей каждого конкретного мегаполиса.

Учёт мнения граждан при разработке политики налогообложения является важным аспектом для обеспечения справедливости и эффективности налоговой политики. Рассмотрение мнения граждан позволяет учесть их интересы и потребности, а также повысить уровень их участия в принятии решений.

Одним из подходов к учёту мнения граждан является проведение общественных консультаций и диалогов с широкой аудиторией. Это может быть выполнено через организацию публичных слушаний, опросов, фокус-групп, интернет-консультаций или других форм коммуникации с общественностью. Анализ мнения граждан на ранних этапах разработки налоговой политики позволяет предотвратить возможные конфликты и добиться большего соответствия политики потребностям общества.

Проведение представителями власти общественного обсуждения предоставляет гражданам возможность высказать своё мнение, задать вопросы, выразить опасения или предложить альтернативные идеи. Диалог граждан с властью может быть открытым и прозрачным, что способствует лучшему взаимодействию между гражданами и представителями власти. Учитывая разнообразие мнений и интересов в обществе, такие общественные консультации позволяют получить более полное представление о том, как налоговая политика может стать наиболее эффективной и справедливой.

Учёт мнения граждан также помогает повысить уровень легитимности и поддержки налоговой политики. Граждане, чьи мнения и идеи были приняты во внимание, скорее всего, будут более предупредительными и открытыми в отношении налогового бремени. Они больше будут готовы платить налоги, если сочтут, что налоговая система справедлива и основана на их интересах.

Стоит отметить, что учёт мнения граждан имеет свои ограничения. Не всегда возможно учесть все предложения и мнения при разработке налоговой политики, т. к. у разных граждан могут быть противоречащие интересы. Кроме того, существуют технические и организационные ограничения, связанные с организацией масштабных консультаций и трансформацией мнений граждан в конкретные политические решения.

В целом, учёт мнения граждан при разработке политики налогообложения является важным фактором для достижения справедливости и эффективности данной политики. Он позволяет учесть интересы и потребности граждан, способствует лучшему взаимодействию между гражданами и представителями власти, а также повышает легитимность и поддержку налоговой системы.

Заключение

В настоящем исследовании особое внимание было уделено влиянию транспортного налога на улучшение экологической обстановки и сохранение дорожной инфраструктуры. Однако необходимо учитывать не только экологические, но и экономические факторы, чтобы обеспечить эффективное использование средств от транспортного налога. Было выяснено, что правильное использование транспортного налога может способствовать снижению загрязнений воздуха, сокращению выбросов парниковых газов и повышению использования общественного транспорта. Кроме того, средства от транспортного налога могут быть использованы для обновления и ремонта дорог, развития общественного транспорта и улучшения условий для пешеходов и велосипедистов.

Статья поступила в редакцию 15.01.2024.

ЛИТЕРАТУРА

1. Григорьев И. В. Организационно-экономический механизм формирования и использования средств транспортного налога для улучшения экологической обстановки в городах // Вестник Омского университета. Серия: Экономика. 2019. № 1. С. 67–73.
2. Гурьянов С. Г., Шаихов Р. Ф. Развитие рынка и популяризация электромобилей в крупных городах // Химия. Экология. Урбанистика. 2022. Т. 3. С. 197–201.
3. Кадыралиев А. Т., Супаева Г. Т., Солтонбеков А. М. Тенденции развития электромобильного транспорта // Известия ВУЗов Кыргызстана. 2022. № 3. С. 172–175.
4. Кантемирова Е. А., Константинова А. А. Экологическое налогообложение и его влияние на развитие транспортной системы города // Вестник Национального исследовательского Томского политехнического университета. 2018. № 4 (326). С. 212–217.
5. Кондратьева Т. В. Реализация налогового потенциала с учётом его окружающей среды: опыт зарубежных стран // Инновации. 2020. № 2. С. 78–82.
6. Мартысов А. А., Багиева М. Ю. Роль налогов в экологической политике России // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2019. № 3. С. 76–85.

7. Мымрин С. П., Сергеев А. С. Экопарковки с возможностью беспроводной зарядки электромобилей как неотъемлемая часть городского пространства городов будущего SMART CITY // Химия. Экология. Урбанистика. 2021. Т. 3. С. 39–43.
8. Семенова Г. Н. Региональные и местные налоги и сборы: учебник. М.: Кнорус, 2022. 388 с.
9. Семенова Г. Н. Транспортный налог как доходный источник бюджетов субъектов Российской Федерации // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Экономика. 2022. № 2. С. 111–126.
10. Семенова Г. Н. Финансовые аспекты природопользования и охраны окружающей среды. М.: Русайнс, 2023. 92 с.
11. Семенова Г. Н. Экологическое налогообложение как инструмент инвестирования в экоинновации // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Экономика. 2023. № 1. С. 14–25.
12. Соболева М. В. Транспортный налог как инструмент экологической политики в России // Казанский журнал права. 2017. № 4. С. 174–179.
13. Тихонов В. Н., Перфилова И. В. Механизмы применения налогов в целях экологической политики // Сибирское экологическое обозрение. 2016. № 24 (2). С. 194–204.
14. Шадиметов Ю. Ш., Айрапетов Д. А. Зеленый транспорт – путь к устойчивому развитию // Научный аспект. 2023. Т. 8. № 9. С. 1014–1020.
15. Шереметьев Р. С. Экологическое налогообложение как инструмент улучшения экологической обстановки в городе // Научно-строительный журнал. 2018. № 10. С. 312–319.

REFERENCES

1. Grigoriev I. V. [Organizational and economic mechanism of formation and use of means of transport tax to improve the environmental situation in cities]. In: *Vestnik Omskogo universiteta. Serii: Ekonomika* [Bulletin of Omsk University. Series: Economics], 2019, no. 1, pp. 67–73.
2. Guryanov S. G., Shaikhov R. F. [Market development and popularization of electric vehicles in large cities]. In: *Khimiia. Ekologiia. Urbanistika* [Chemistry. Ecology. Urbanistics], 2022, vol. 3, pp. 197–201.
3. Kadyraliev A. T., Supaeva G. T., Soltonbekov A.M. [Trends in the development of electric vehicles]. In: *Izvestiia vuzov Kyrgyzstana* [News of universities of Kyrgyzstan], 2022, no. 3, pp. 172–175.
4. Kantemirova E. A., Konstantinova A. A. [Environmental taxation and its impact on the development of the city's transport system]. In: *Vestnik Natsionalnogo issledovatel'skogo Tomskogo politekhnicheskogo universiteta* [Bulletin of the National Research Tomsk Polytechnic University], 2018, no. 4 (326), pp. 212–217.
5. Kondratieva T. V. [Realization of tax potential considering its environment: experience of foreign countries]. In: *Innovatsii* [Innovations], 2020, no. 2, pp. 78–82.
6. Martysov A. A., Bagieva M. Yu. [The role of taxes in the environmental policy of Russia]. In: *Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Serii: Ekonomika* [Bulletin of the Astrakhan State Technical University. Series: Economics], 2019, no. 3, pp. 76–85.
7. Mymrin S. P., Sergeev A. S. [Eco-parking with the possibility of wireless charging of electric vehicles as an integral part of the urban space of the cities of the future SMART CITY]. In: *Khimiia. Ekologiia. Urbanistika* [Chemistry. Ecology. Urbanistics], 2021, vol. 3, pp. 39–43.
8. Semenova G. N. *Regionalnye i mestnye nalogi i sbory* [Regional and local taxes and fees]. Moscow, Knorus Publ., 2022. 388 p.
9. Semenova G. N. [Transport tax as a profitable source of budgets of the subjects of the Russian Federation]. In: *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Serii: Ekonomika* [Bulletin of State University of Education. Series: Economics], 2022, no. 2, pp. 111–126.

10. Semenova G. N. *Finansovye aspekty prirodopol'zovaniia i okhrany okruzhaiushchei sredy* [Financial aspects of nature management and environmental protection]. Moscow, Rusains Publ., 2023. 92 p.
11. Semenova G. N. [Ecological taxation as an investment tool in eco-innovation]. In: *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya: Ekonomika* [Bulletin of State University of Education. Series: Economics], 2023, no. 1, pp. 14–25.
12. Soboleva M. V. [Transport tax as an instrument of environmental policy in Russia]. In: *Kazanski zhurnal prava* [Kazan Journal of Law], 2017, no. 4, pp. 174–179.
13. Tikhonov V. N., Perfilova I. V. [Mechanisms of application of taxes for the purposes of environmental policy]. In: *Sibirskoe ekologicheskoe obozrenie* [Siberian Ecological Review], 2016, no. 24 (2), pp. 194–204.
14. Shadimetov Yu. Sh., Airapetov D. A. [Green transport – the way to sustainable development]. In: *Nauchnyi aspekt* [Scientific aspect], 2023, vol. 8, no. 9, pp. 1014–1020.
15. Sheremetyev R. S. [Ecological taxation as a tool to improve the environmental situation in the city]. In: *Nauchno-stroitelnyi zhurnal* [Scientific-construction magazine], 2018, no. 10, pp. 312–319.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Семенова Галина Николаевна – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры государственных и муниципальных финансов Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова, доцент кафедры экономики и предпринимательства Государственного университета просвещения;
e-mail: Sg6457@mail.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Galina N. Semenova – Cand. Sci. (Economics), Assoc. Prof., Department of State and Municipal Finance, Plekhanov Russian University of Economics, Assoc. Prof., Department of Economics and Entrepreneurship, Federal State University of Education;
e-mail: Sg6457@mail.ru

ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ

Семенова Г. Н. Транспортный налог как инструмент сохранения дорожной инфраструктуры и улучшение экологической обстановки в мегаполисе // Вестник Государственного университета просвещения. Серия: Экономика. 2024. № 2. С. 89–103.
DOI:10.18384/2949-5024-2024-2-89-103

FOR CITATION

Semenova G. N. Transport tax as a tool for preserving road infrastructure and improving the environmental situation in a megapolis. In: *Bulletin of Federal State University of Education. Series: Economics*, 2024, no. 2, pp. 89–103.
DOI: 10.18384/2949-5024-2024-2-89-103