

УДК 336.221

DOI: 10.18384/2310-6646-2022-2-111-126

ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ КАК ДОХОДНЫЙ ИСТОЧНИК БЮДЖЕТОВ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Семенова Г. Н.*Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова**117997, г. Москва, Стремянный пер., д. 36, Российская Федерация**Московский государственный областной университет**141014, Московская обл., г. Мытищи, ул. Веры Волошиной, д. 24, Российская Федерация*

Аннотация

Цель. Исследовать налогообложение транспортным налогом и показать, какую роль занимает транспортный налог в доходной части бюджетов субъектов Российской Федерации.

Процедура и методы. Рассмотрена динамика роста поступлений и начислений по транспортному налогу, проанализирована динамика удельного веса транспортного налога в бюджетах субъектов Российской Федерации. Недоимки по транспортному налогу рассмотрены в разрезе налогоплательщиков. В работе использованы методы: сравнительный, арифметических разниц, элементы прогнозного анализа.

Результаты. Проведённый анализ выявил, что сумма налоговых платежей по транспортному налогу зависит от факторов: вида транспортного средства, ставки налога и повышающего коэффициента. Чем «старше» автомобиль, тем выше его налогооблагаемая база. Основная задолженность по транспортному налогу числится за физическими лицами.

Теоретическая и/или практическая значимость. Выявлено, что с каждым годом недоимка по транспортному налогу увеличивается, и мер, применяемых к налогоплательщику со стороны налогового органа, явно недостаточно. Предложен административный инструмент для повышения налоговых поступлений от транспортного налога в бюджеты субъектов Российской Федерации.

Ключевые слова: региональные налоги, транспортный налог, транспортные средства, повышающий коэффициент, субъект РФ, начисление, поступление, недоимка, налогоплательщик-организация, налогоплательщик – физическое лицо, объект налогообложения, налоговая база, налоговая ставка, уплата налога

TRANSPORT TAX AS A PROFITABLE SOURCE OF BUDGETS OF THE SUBJECTS OF THE RUSSIAN FEDERATION

G. Semenova*Plekhanov Russian University of Economics**Stremyanniy per. 36, Moscow 117997, Russian Federation**Moscow Region State University**ul. Very Voloshinoy 24, Mytishchi 141014, Moscow region, Russian Federation*

Abstract

Aim. To investigate the imposition of the transport tax and show what role the transport tax plays in the revenue of the budgets of the constituent entities of the Russian Federation.

Methodology. The dynamics of growth of revenues and accruals on transport tax was considered, the dynamics of the specific weight of transport tax in the budgets of the constituent entities of the Russian Federation was analyzed. Arrears on transport tax are considered in the context of taxpayers. The work uses the following methods: comparative, arithmetic differences, elements of predictive analysis.

Results. The analysis revealed that the amount of tax payments for transport tax depends on the following factors: the type of vehicle, the tax rate and the multiplying coefficient set for expensive cars. The older the car, the higher its taxable base, thus more tax has to be paid by legal entities and individuals. The main debt on transport tax is listed by individuals.

Research implications. It was revealed that every year the arrears in transport tax are increasing, and the measures applied to the taxpayer by the tax authority are clearly not enough. An administrative tool has been proposed to increase tax revenues from transport tax to the budgets of the constituent entities of the Russian Federation.

Keywords: regional taxes, transport tax, vehicles, multiplying coefficient, subject of the Russian Federation, accrual, income, arrears, taxpayer-organization, taxpayer-individual, object of taxation, tax base, tax rate, discharge of tax

Введение

Вопрос транспортного налога имеет особую актуальность, т. к. в современном мире идёт процесс развития, информатизации и цифровизации, в т. ч. количество легковых, грузовых автомобилей, мотоциклов и других средств передвижения с каждым годом становится всё больше [4, с. 17].

Транспорт – это не роскошь, а необходимый инструмент для нормального функционирования современного общества, благосостояния людей и экономики. В то же время транспорт приводит к различным внешним эффектам: загрязнению окружающей среды выхлопными газами, увеличению шума и дорожных «пробок». Более того, строительство, обслуживание и управление транспортной инфраструктурой – это значительные затраты для бюджета страны [3, с. 31].

Транспортный налог – это общий, прямой, региональный налог [10, с. 142]. Федеральные и территориальные дорожные фонды существовали до Налогового кодекса РФ. В эти фонды зачислялись специальные дорожные налоги, которые носили целевой характер расходования денежных средств субъектами РФ: налог с владельцев транспортных, налог на приобретение автотранспортных средств, ГСМ, налог на пользователей автомобильных дорог. Денежные средства, поступившие в территориальные дорожные фонды, расходовались субъектами РФ только по целевому назначению: строительство и ремонт дорог, мостов [5, с. 292]. С введением Налогового кодекса РФ дорожные фонды упразднили и отменили эти 4 налога. Законодательно был установлен новый транспортный налог, который не является целевым и в полном объёме (100%) зачисляется в бюджеты субъектов Российской Федерации.

Денежные средства от поступлений транспортного налога субъекты РФ могут тратить на любые расходные статьи своего бюджета: управление, образование, медицину, промышленность, социальную сферу и т. д. Если ранее на ремонт дорог субъекту выделялись средства из территориального дорожного фонда, то теперь денежные средства напрямую поступают в бюджет субъекта Российской Федерации, куда и как тратить денежные средства, они решают самостоятельно.

Субъект РФ вправе увеличивать или уменьшать ставку по транспортному налогу, но не больше чем в 10 раз. Также субъекты Российской Федерации могут использовать дифференцированные налоговые ставки, применимые к каждой кате-

гории транспортных средств и налоговые льготы, а также способы применения этих льгот. Например, льготы для налогоплательщиков-организаций определены в соответствии со ст. 7 НК РФ, например, некоторые налогоплательщики имеют ставку в размере 0 руб.

Например, сумма льгот по транспортному налогу в 2019 г. по организациям составила 939 млн руб., по физическим лицам – 12 442 млн руб., в 2020 г. по организациям – 1 556 млн руб., по физлицам – 16 413 млн руб. Сумма льгот по налогоплательщикам за 2020 г. увеличилась на 4 588 млн руб. (134,3%). Поэтому эти льготные суммы недопоступили в бюджеты субъектов РФ. Раз субъекты устанавливают налоговые льготы, то налоговые органы обязаны контролировать правильность применения этих льгот, т. е. администрировать льготы, проверять правильно ли исчислен налог и своевременно ли он перечислен в бюджет субъекта от организаций и физических лиц. Организации начисляют и уплачивают налог самостоятельно, а физическим лицам налог исчисляется налоговыми органами и предоставляется расчётная ведомость и налоговые извещения на уплату транспортного налога.

В Российской Федерации основной проблемой является налоговый контроль в рамках системы урегулирования налоговой задолженности налоговыми органами [2, с. 58], т. к. большой перечень налогоплательщиков имеют различные льготы по уплате транспортного налога [1, с. 92]. Неуплата налоговых платежей по транспортному налогу приводит к недопоступлению сумм, подлежащих уплате, в бюджеты субъектов России, в результате образуется недоимка по транспортному налогу и начисляются пени [7, с. 140].

Основными недоимщиками по транспортному налогу являются физические лица. Недоимка на 01.01.2022 составила 19 632 млн руб., хотя и уменьшилась на 160 млн руб. (99,2%) по сравнению с данными на 01.01.2019, но всё равно остаётся достаточно высокой (рис. 1). По юридическим лицам недоимка на 01.01.2022 увеличилась на 123 млн руб. (146,6%) и составила 387 млн руб. по сравнению с 01.01.2019.

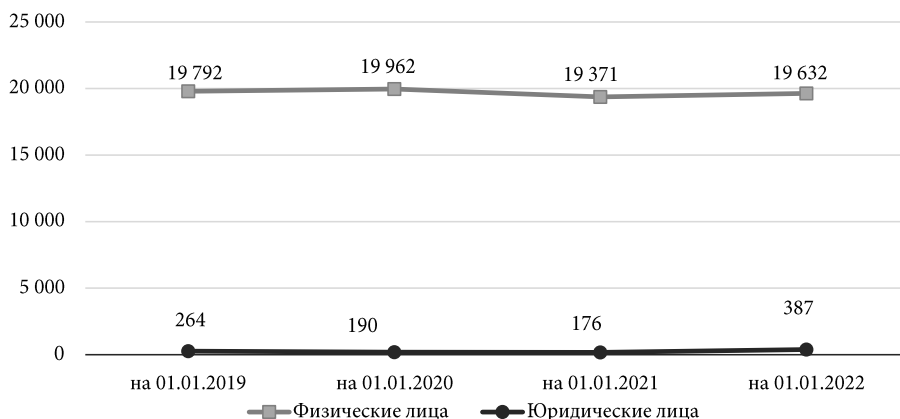


Рис. 1 / Fig. 1. Недоимка по транспортному налогу, млн руб. / Transport tax arrears, million rubles

Источник: составлено автором по данным ФНС России [Электронный ресурс]. URL: <https://analytic.nalog.ru/portal/index.ru-RU.htm> (дата обращения: 20.02.2022).

В связи с такой большой задолженностью налоговым органам необходимо разрабатывать современные методы по контролю и устранению недоимки, особенно выявлять причины её возникновения [9, с. 33].

Теоретические аспекты транспортного налога

В Налоговом кодексе Российской Федерации транспортный налог взимается с собственника транспортного средства, при этом транспортное средство должно быть зарегистрировано в ГИБДД. Налог регулируется гл. 28 Налогового Кодекса РФ, а субъекты Российской Федерации своими нормативно-правовыми актами на своей территории вводят транспортный налог. Таким образом, субъекты РФ определяют налоговую ставку, порядок уплаты налога, налоговые льготы и порядок их применения.

Субъектами транспортного налогообложения могут быть как физические, так и юридические лица. Больше всего налогоплательщиков транспортного налога – физические лица, их количество с каждым годом увеличивается (рис. 3). За 2020 г. количество налогоплательщиков-организаций увеличилось на 90 847 ед. (119,1%) по сравнению с 2016 г., а налогоплательщиков-физлиц в 2019 г. – на 3 309 959 ед. (109,8%) по сравнению с 2017 г., в 2020 г. – на 2 772 883 ед. (108,1%) по сравнению с 2016 г. (рис. 2, 3).

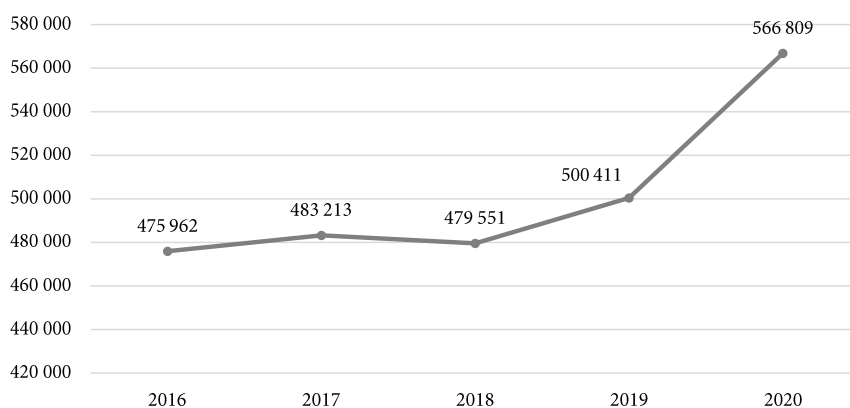


Рис. 2 / Fig. 2. Налогоплательщики-организации по транспортному налогу, ед. / Taxpayers-organizations for transport tax, units

Источник: составлено автором по данным ФНС России [Электронный ресурс]. URL: <https://analytic.nalog.ru/portal/index.ru-RU.htm> (дата обращения: 20.02.2022).

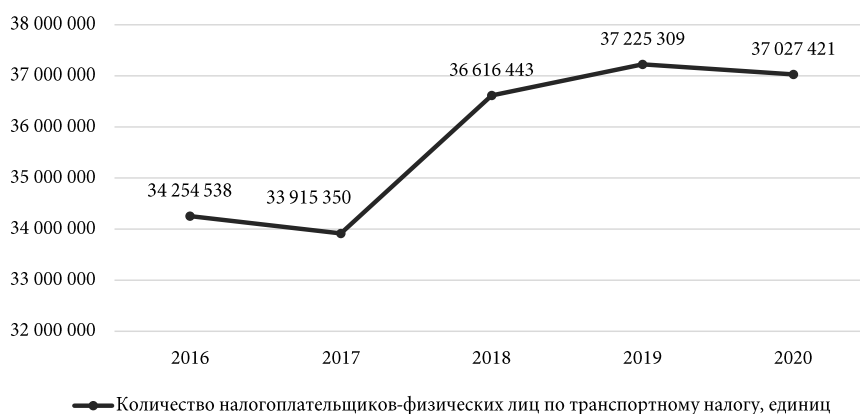


Рис. 3 / Fig. 3. Налогоплательщики – физические лица по транспортному налогу, ед. / Taxpayers – individuals for transport tax, units

Источник: составлено автором на базе данных ФНС России [Электронный ресурс]. URL: <https://analytic.nalog.ru/portal/index.ru-RU.htm> (дата обращения: 20.02.2022).

Объектом налогообложения признаются следующие виды транспортных средств: автомобили легковые и грузовые, мотоциклы, мотороллеры, автобусы и другие самоходные машины и механизмы на пневматическом и гусеничном ходу, самолеты, вертолеты, теплоходы, яхты, парусные суда, катера, снегоходы, мотосани, моторные лодки, гидроциклы, несамоходные (буксируемые суда) и другие водные и воздушные транспортные средства, зарегистрированные в установленном порядке в соответствии с законодательством¹. Основное количество транспортных средств зарегистрировано на физических лиц (рис. 4).

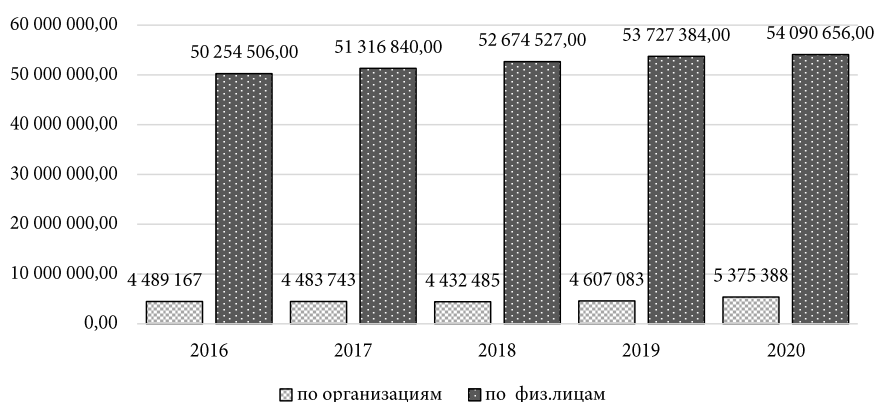


Рис. 4 / Fig. 4. Количество транспортных средств, учтённых в базе данных налогового органа по всем видам, ед. / Number of vehicles recorded in the database of the tax authority for all types, units

Источник: составлено автором по данным ФНС России [Электронный ресурс]. URL: <https://analytic.nalog.ru/portal/index.ru-RU.htm> (дата обращения: 20.02.2022).

В 2020 г. на физических лиц было зарегистрировано 54 090 656 транспортных средств, т. е. по сравнению с 2016 г. количество транспортных средств увеличилось на 3 836 150 ед. (107,6%). Транспортных средств, зарегистрированных на организации в 2020 г., было 5 375 388 ед., на 886 221 ед. (119,7%) больше, чем в 2016 г.

Основными транспортными средствами, которыми владеют налогоплательщики (юридические и физические лица) – это наземные транспортные средства, к ним относятся: легковые и грузовые автомобили, автобусы, мотоциклы, мотороллеры, их количество по всем налогоплательщикам составляет 58 745 214 ед. за 2020 г., на втором месте – водные транспортные средства (теплоходы, яхты, парусные суда, катера, моторные лодки) – 713 049 ед., на третьем месте – воздушные транспортные средства (самолеты, вертолеты, аэростаты, дирижабли, шары воздушные, планеры, дельтапланы) – 7 782 ед. (рис. 5).

Налоговая база транспортного налогообложения имеет следующие критерии (рис. 6):

Налоговый период для всех налогоплательщиков составляет 1 календарный год. Для юридических лиц установлены ещё и промежуточные отчётные периоды – I, II, III кварталы.

Налоговый (отчётный) период прерывается, когда автомобиль продаётся или когда он выведен из эксплуатации или снят с регистрации в ГИБДД. Аналогичным образом, новый налоговый (отчётный) период начинается, когда, например, автомобиль регистрируется в ГИБДД или вводится в эксплуатацию для использования на дорогах.

¹ НК РФ Ст.: 358 «Объект налогообложения» // Гарант: Законодательство РФ, аналитика

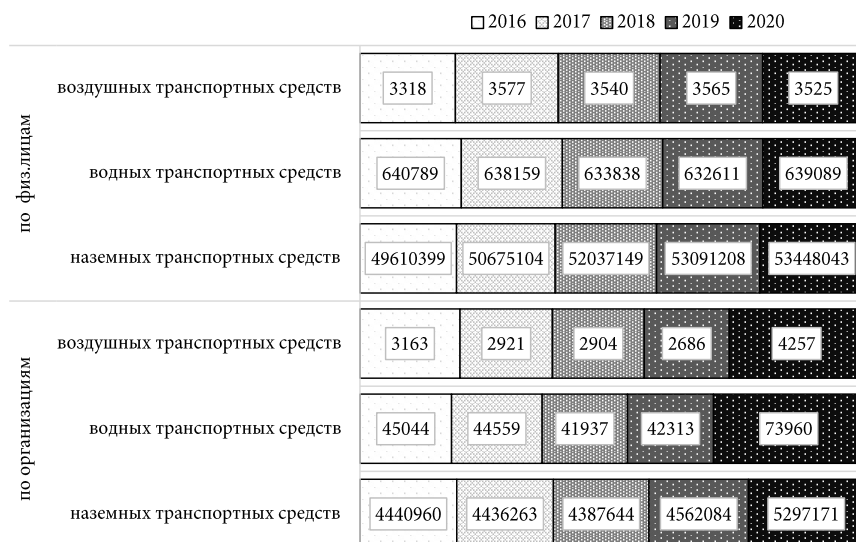


Рис. 5 / Fig. 5. Количество транспортных средств, учтённых в базе данных налогового органа по типам и налогоплательщикам, ед. / Number of vehicles recorded in the database of the tax authority by types and taxpayers, units

Источник: составлено автором по данным ФНС России [Электронный ресурс]. URL: <https://analytic.nalog.ru/portal/index.ru-RU.htm> (дата обращения: 20.02.2022).



Рис. 6 / Fig. 6. Налоговая база в транспортном налогообложении / Tax base in transport taxation

Источник: составлено автором по данным НК РФ ст. 358 «Объект налогообложения», ст 359 «Налоговая база» // Гарант : [сайт]. URL: <https://base.garant.ru/> (дата обращения 20.02.2022).

Например, при продаже автомобиля продавец несёт ответственность за налог на транспортное средство на дату продажи, в то время как покупатель несёт ответственность со следующего дня. Если дело связано с первой регистрацией или перерегистрацией транспортного средства в ГИБДД, то покупатель обязан уплатить налог сразу с даты регистрации. Отметим, что субъекты Российской Федерации могут не устанавливать иные отчётные периоды [11, с. 114].

Проанализируем размеры налоговых ставок, установленные на легковые автомобили, например, выборочно в 6 субъектах РФ, чтобы определить, в каком из этих субъектов налоговая ставка установлена на самой высокой отметке или самой низкой (табл. 1).

Таблица 1 / Table 1

Налоговые ставки на легковые автомобили, установленные в 6 субъектах Российской Федерации / Tax rates for cars, established in 6 constituent entities of the Russian Federation

Субъект РФ	Автомобили легковые с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы):				
	до 100 л.с. (до 73,55 кВт) включительно	свыше 100 л.с. до 150 л.с. свыше 73,55 кВт до 110,33 кВт) включительно	свыше 150 л.с. до 200 л.с. (свыше 110,33 кВт до 147,1 кВт) включительно	свыше 200 л.с. до 250 л.с. (свыше 147,1 кВт до 183,9 кВт) включительно	свыше 250 л.с. (свыше 183,9кВт)
1	2	3	4	5	6
Республика Адыгея	12	25	50	75	150
Республика Дагестан	8	10	35	50	105
Республика Крым	5	7	30	75	100
Московская область	10	34	49	75	150
Москва	12	25	45	75	150
Санкт-Петербург	24	35	50	75	150

Источник: составлено автором по данным ФНС России [Электронный ресурс].
URL: <https://analytic.nalog.ru/portal/index.ru-RU.htm> (дата обращения: 20.02.2022).

Из табл. 1 видно, что в Санкт-Петербурге налоговая ставка за легковой автомобиль с любой мощностью самая высокая, а в Республике Крым налоговые ставки ниже по сравнению с другими выбранными субъектами РФ. Такая разница может объясняться уровнем обеспеченности регионов финансовыми ресурсами.

Налоговая ставка по транспортному налогу является прогрессивной, чем больше лошадиных сил в легковом автомобиле, тем выше ставка. Например, сравним ставки, установленные на легковые автомобили в Московской области: ставка до 100 л. с. включительно – 10 руб., а свыше 250 л. с. – 150 руб. с каждой лошадиной силы, т. е. в 15 раз выше.

В Московской области ставки на транспортные средства, например, на грузовой автомобиль и автобус, зависят ещё от года выпуска ТС, т. е. ≤5 лет с года выпуска транспортного средства. Например, если грузовой автомобиль с мощностью двигателя 250 л. с. и менее 5 лет с года выпуска, то ставка – 58 руб./л. с., если более 5 лет – 85 руб./л. с. Налоговое законодательство повышенными налоговыми ставками стимулирует налогоплательщиков обновлять устаревший автотранспорт.

В Москве и Московской области установлены дифференцированные налоговые ставки в отношении легковых автомобилей (табл. 2).

Таблица 2 / Table 2

Налоговые ставки на легковые автомобили в Москве и Московской области / Tax rates for cars in Moscow and Moscow Region

Налоговые ставки на легковые автомобили в Москве		Налоговые ставки на легковые автомобили в Московской области	
с лошадиной силы	Руб.	с лошадиной силы	Руб.
до 100 л. с. включительно	12	до 100 л. с. включительно	10
>100 л. с. до 125 л. с. включительно	25	>100 л. с. до 150 л. с. включительно	34
>125 л. с. до 150 л. с. включительно	35	>150 л. с. до 200 л. с. включительно	49
>150 л. с. до 175 л. с. включительно	45	>200 л. с. до 250 л. с. включительно	75
>175 л. с. до 200 л. с. включительно	50	>250 л. с.	150
>200 л. с. до 225 л. с. включительно	65		
>225 л. с. до 250 л. с. включительно	75		
>250 л. с.	150		

Источник: составлено автором на базе законов № 33 от 09.07.2008 г. Москвы и № 129/2002-ОЗ от 16.11.2002 Московской области // СПС Консультант Плюс

В Москве на легковые автомобили установлено 8 дифференцированных налоговых ставок, в Московской области – только 5.

Рассчитаем размер транспортного налога по формуле:

$$ТН = НБ \times H_{ст}$$

где:

ТН – транспортный налог, исчисленный за налоговый (отчётный) период;

НБ – налоговая база;

$H_{ст}$ – налоговая ставка.

Кроме ставки по налогу на автомобили свыше 3 млн руб.¹ применяются повышающие коэффициенты от 1,1 до 3. Коэффициенты зависят от стоимости легкового автомобиля и времени, прошедшего с года его выпуска (табл. 3).

Чтобы определить размер транспортного налога с учётом повышающего коэффициента, воспользуемся формулой:

$$ТН = НБ \times H_{ст} \times k$$

где:

ТН – транспортный налог, исчисленный за налоговый (отчётный) период;

НБ – налоговая база;

$H_{ст}$ – налоговая ставка;

k – повышающий коэффициент, зависящий от стоимости легкового автомобиля и времени, прошедшего с его года выпуска.

¹ Прим. автора: На основании Федерального закона № 67-ФЗ от 26.03.2022 внесено изменение в расчёты по транспортному налогу. С 2022 г. отменены повышающие коэффициенты 1,1 и 2 на автомобили свыше 3 млн руб. и до 10 млн руб. включительно. С 2023 г. транспортный налог будет начисляться с повышающим коэффициентом на легковые автомобили стоимостью свыше 10 млн руб. Действие новых норм распространено на налоговый период 2022 г.

Ещё сумма транспортного налога зависит от постановки на учёт или снятия с учёта транспортного средства в ГИБДД. Если транспортное средство поставлено на учёт до 15 числа включительно – транспортный налог рассчитывается за полный месяц, если после 15 числа – месяц при расчёте налога не учитывается. Если транспортное средство снято с учёта до 15 числа включительно – месяц при расчёте налога не учитывается, если после 15 числа – транспортный налог рассчитывается за полный месяц.

Рассмотрим, какое количество дорогостоящих легковых автомобилей зарегистрировано на юридических и физических лиц, и по которым исчислен налог с повышающими коэффициентами (рис. 7).

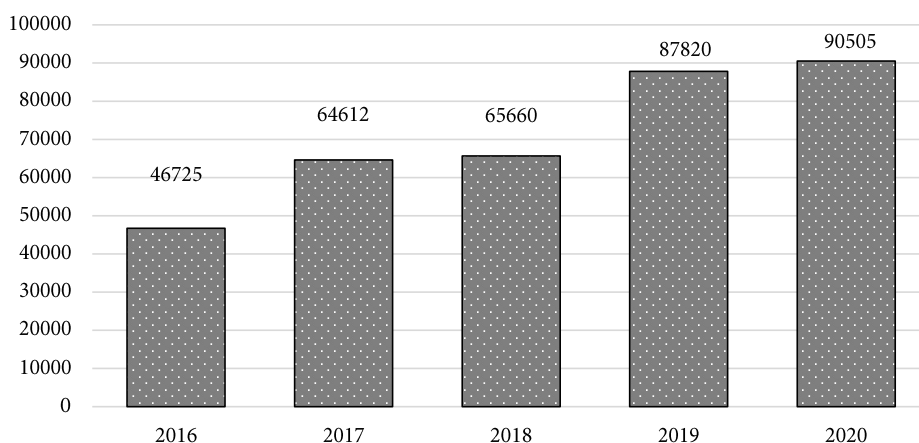


Рис. 7 / Fig. 7. Количество дорогостоящих легковых автомобилей, в отношении которых исчислен налог к уплате самостоятельно налогоплательщиками-организациями с учётом повышающих коэффициентов, единиц / The number of expensive cars in respect of which the tax payable by taxpayers-organizations has been calculated independently, taking into account multiplying coefficients, units

Источник: составлено автором по данным ФНС России [Электронный ресурс].
URL: <https://analytic.nalog.ru/portal/index.ru-RU.htm> (дата обращения: 20.02.2022).

Как мы видим, количество дорогостоящих легковых автомобилей, в отношении которых исчислен налог к уплате с учётом повышающего коэффициента самостоятельно организациями, составляет 90 505 ед. в 2020 г., что в сравнении с 2016 г. на 43 780 ед. больше (рост 193,7%).

По налогоплательщикам – физическим лицам прогрессия значительно выше. В 2020 г. количество дорогостоящих легковых автомобилей, в отношении которых налоговыми органами исчислен налог с учётом повышающих коэффициентов налогоплательщикам-физлицам, составило 210 997 ед., рост составил 226,6% по сравнению с 2016 г., когда повышенный коэффициент применялся только к 117 877 ед. автотранспорта (рис. 8).

Проанализируем транспортный налог, исчисленный на дорогостоящие легковые автомобили с разбивкой по коэффициентам (рис. 9).

Больше всего налог исчисляется на дорогостоящие легковые автомобили с коэффициентом 1,1. В 2020 г. дорогостоящих легковых автомобилей составило 203 870 ед., в 2016 г. – 33 790 ед., рост 170 080 ед. (603,3%), меньше всех дорогостоящих легковых автомобилей, которые исчисляются с коэффициентом 3. Количество таких автомобилей в 2020 г. составило 10 540 ед., в 2016 г. – 3 536 ед., рост – 7 004 ед. (298,1%). Коэффициенты 1,3 и 1,5 были отменены с 2018 г. Здесь можно сделать вывод, что финансовое состояние организаций и благосостояние физических лиц с каждым годом растёт.

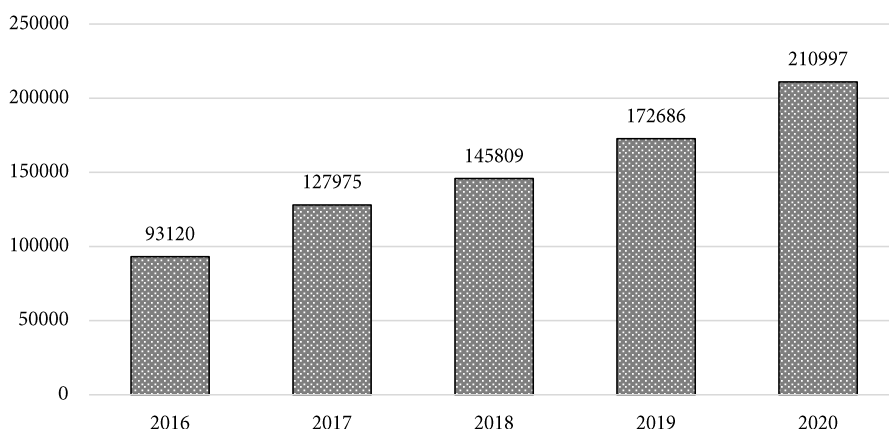


Рис. 8 / Fig. 8. Количество дорогостоящих легковых автомобилей, в отношении которых налоговыми органами исчислен налог с учётом повышающих коэффициентов налогоплательщикам-физлицам, ед. / The number of expensive motor cars in respect of which the tax authorities calculated the tax, taking into account increasing coefficients for taxpayers-individuals, units

Источник: составлено автором по данным ФНС России [Электронный ресурс].
URL: <https://analytic.nalog.ru/portal/index.ru-RU.htm> (дата обращения: 20.02.2022).

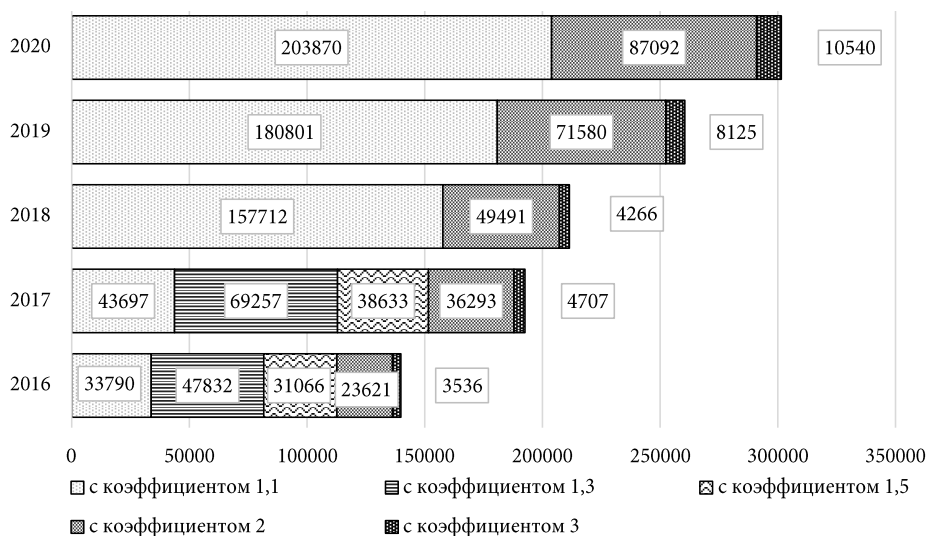


Рис. 9 / Fig. 9 Количество дорогостоящих легковых автомобилей, по которым исчислен налог налогоплательщикам (организациям и физическим лицам) с разбивкой по коэффициентам, ед. / The number of expensive cars for which tax is calculated for taxpayers (organizations and individuals) broken down by coefficients, units

Источник: составлено автором по данным ФНС России [Электронный ресурс].
URL: <https://analytic.nalog.ru/portal/index.ru-RU.htm> (дата обращения: 20.02.2022).

Больше всего налог исчисляется на дорогостоящие легковые автомобили с коэффициентом 1,1. В 2020 г. дорогостоящих легковых автомобилей составило 203 870 ед., в 2016 г. – 33 790 ед., рост 170 080 ед. (603,3%), меньше всех дорогостоящих легковых автомобилей, которые исчисляются с коэффициентом 3. Количество таких автомобилей в 2020 г. составило 10 540 ед., в 2016 г. – 3 536 ед., рост – 7 004 ед. (298,1%). Коэффициенты 1,3 и 1,5 были отменены с 2018 г. Здесь можно сделать вывод, что финансовое состояние организаций и благосостояние физических лиц с каждым годом растёт.

Итак, чем дороже легковой автомобиль, тем выше налоговая ставка и соответственно повышающий коэффициент, т. о. налогоплательщикам придётся больше платить транспортный налог. Государство считает, что если налогоплательщик приобрёл дорогой автомобиль, то сможет заработать и на большой налог.

Поступление и начисление транспортного налога в бюджеты субъектов Российской Федерации

Чтобы определить долю поступлений и начислений транспортного налога, надо проанализировать динамику начислений и поступлений всех 3-х региональных налогов, поступающих в бюджеты субъектов РФ. Согласно ст. 14 НК РФ к региональным налогам относятся:

- налога на имущество организаций;
- транспортный налог;
- налог на игорный бизнес.

Все эти 3 налога (100%) поступают в бюджеты субъектов России.

Проанализируем динамику поступлений региональных налогов в бюджеты субъектов Российской Федерации за периоды 2016–2021 гг.

По поступлениям региональных налогов в бюджеты субъектов РФ с 2016 по 2019 гг. можно заметить небольшую положительную динамику. Так в 2016 г. поступления составили 904 млрд руб., в 2018 г. – 1 148 млрд руб., рост – 244 млрд руб. (127%), затем в 2019 г. произошёл спад налоговых поступлений на 52 млрд руб. (95,5%), что было связано с изменением налогового законодательства в отношении регионального налога на имущество организаций, т. к. движимое имущество было исключено из объектов налогообложения с 2019 г., и налогом стали облагаться только объекты недвижимого имущества.

В 2020–2021 гг. происходит небольшой рост, и в 2021 г. поступления по региональным налогам достигли уровня 2018 г. В 2021 г. поступление по региональным налогам составило 1 164 млрд руб., рост на 16 млрд руб. (101,4%) по сравнению с 2018 г., а по сравнению с 2016 г. – 260 млрд руб. (128,8%) (рис. 10).

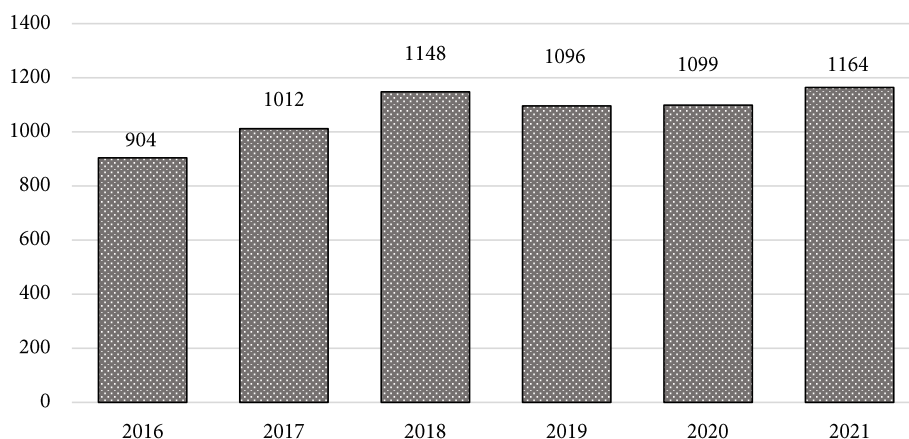


Рис. 10 / Fig. 10. Динамика поступлений региональных налогов в бюджеты субъектов Российской Федерации за периоды 2016–2021 гг., млрд руб. / Dynamics of regional tax revenues to the budgets of the constituent entities of the Russian Federation for the periods of 2016–2021, billion rubles

Источник: составлено автором по данным ФНС России [Электронный ресурс].
URL: <https://analytic.nalog.ru/portal/index.ru-RU.htm> (дата обращения: 20.02.2022).

Проанализируем поступления по видам региональных налогов в бюджеты субъектов Российской Федерации (рис. 11). Основные поступления в бюджет субъектов РФ – от налога на имущество организаций. Если в 2021 г. рост поступлений от налога на имущество организаций составил 202 млрд руб. (126,4%) по сравнению с 2016 г., то по сравнению с 2018 г. снижение на 19 млрд руб. (98,1%), но в 2021 г. рост поступлений по сравнению с 2020 г. составил 56 млрд руб. (106,2%), но не достиг поступлений 2018 г.

Транспортный налог является вторым региональным источником налоговых поступлений в бюджет субъектов РФ. Здесь видна положительная динамика доходов от этого налога. В 2021 г. по сравнению с 2016 г. рост поступлений от транспортного налога составил 57 млрд руб. (141,0%), а по сравнению с 2020 г. рост – 9 млрд руб. (104,8%) (рис. 11).

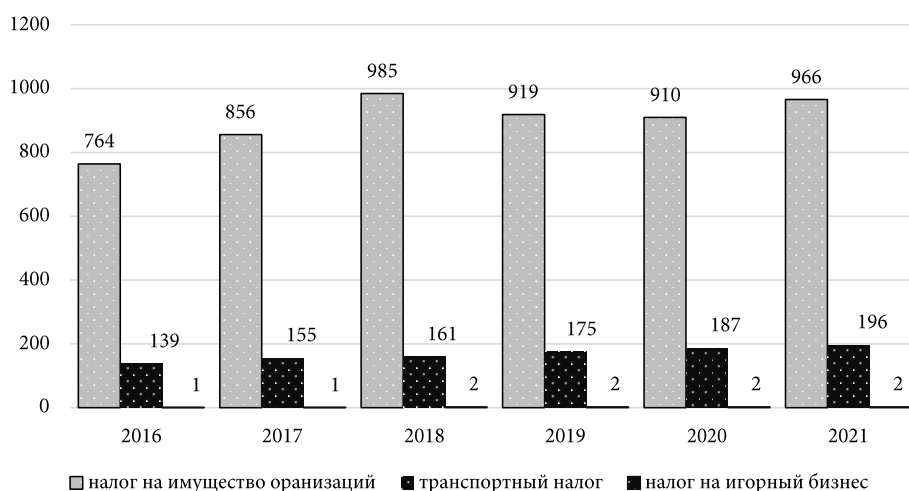


Рис. 11 / Fig. 11. Поступление по видам региональных налогов в бюджеты субъектов Российской Федерации за периоды 2017–2021 гг., млрд руб. / Receipt by types of regional taxes to the budgets of the constituent entities of the Russian Federation for the periods 2017–2021, billion rubles

Источник: составлено автором по данным ФНС России [Электронный ресурс]. URL: <https://analytic.nalog.ru/portal/index.ru-RU.htm> (дата обращения: 20.02.2022).

Доходы от игорного бизнеса в бюджет субъектов России не столь значительны, как по 2-м другим налогам, но в то же время по налогу на игорный бизнес видна стабильная динамика доходов. В 2021 г. рост поступлений от налога на игорный бизнес (по сравнению с 2016 г.) составил 1 млрд руб. (200%), в среднем доходы от этого налога равномерные, в 2018–2021 гг. по 2 млрд руб.

Проанализируем долю транспортного налога в бюджетах субъектов Российской Федерации. Налоговые поступления по транспортному налогу составили (рис. 10 и 12):

- 2016 г. – 15,4%;
- 2017 г. – 15,3%;
- 2018 г. – 14,0%;
- 2019 г. – 16,0%;
- 2020 г. – 17,0%;
- 2021 г. – 16,8%.

Таким образом, доля доходов от транспортного налога в доходах бюджетов субъектов Российской Федерации с каждым налоговым периодом постепенно увеличивается.

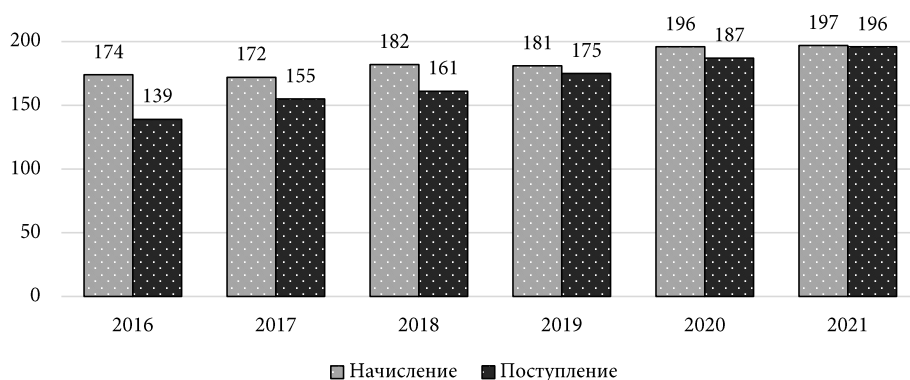


Рис. 12 / Fig. 12. Начисление и поступление по транспортному налогу в бюджеты субъектов Российской Федерации за налоговые периоды 2016–2021 гг., млрд руб. / Accrual and receipt of transport tax to the budgets of the constituent entities of the Russian Federation for the tax periods of 2016–2021, billion rubles

Источник: составлено автором по данным ФНС России [Электронный ресурс].
URL: <https://analytic.nalog.ru/portal/index.ru-RU.htm> (дата обращения: 20.02.2022).

Начисление по транспортному налогу за налоговые периоды 2016–2021 гг. в среднем составляют 183,7 млрд руб., а поступление за эти же налоговые периоды – 168,8 млрд руб. (рис. 12). Разница между начисленной суммой налога и поступившей от всех налогоплательщиков транспортного налога составляет недоимку по налоговому периоду. Самая большая разница была в 2016 г., где между начисленной и уплаченной суммой транспортного налога она составила 35 млрд руб., и самая наименьшая недоимка в 2021 г. – 1 млрд руб.

Анализируя начисление по транспортному налогу в разрезе налогоплательщиков (организаций и физических лиц) в бюджеты субъектов Российской Федерации за налоговые периоды 2016–2021 гг., можно заметить, что из общей суммы начислений в среднем приходится 80% на физические лица и только 20% – на организации (рис. 13). Та же динамика и по поступлениям: в среднем 20% – на организации, 80% – на физические лица (рис. 14).

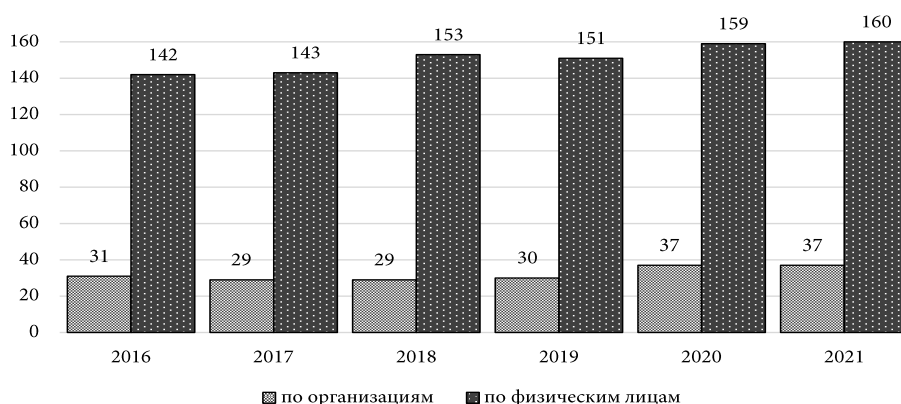


Рис. 13 / Fig. 13. Начисление по транспортному налогу в бюджеты субъектов Российской Федерации в разрезе налогоплательщиков за налоговые периоды 2016–2021 гг., млрд руб. / Accrual of transport tax to the budgets of the constituent entities of the Russian Federation by taxpayers for the tax periods 2016–2021, billion rubles

Источник: составлено автором по данным ФНС России [Электронный ресурс].
URL: <https://analytic.nalog.ru/portal/index.ru-RU.htm> (дата обращения: 20.02.2022).

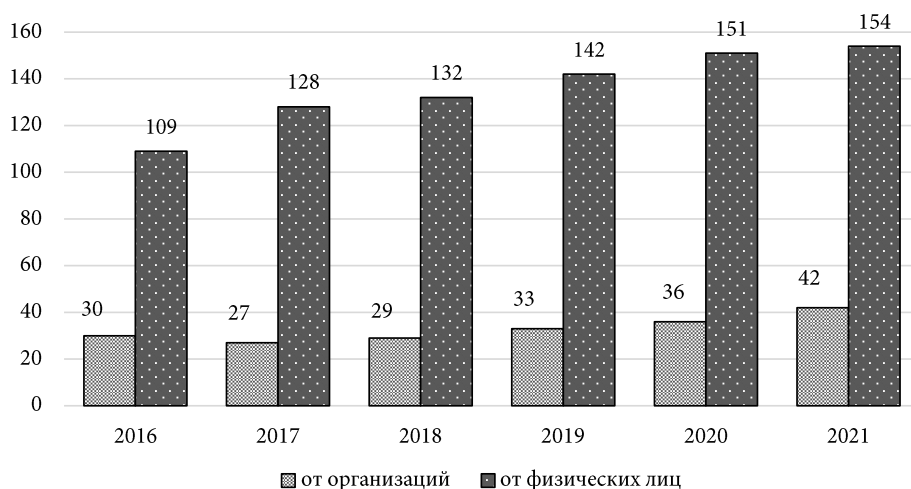


Рис. 14 / Fig. 14. Поступление по транспортному налогу в бюджеты субъектов Российской Федерации в разрезе налогоплательщиков за налоговые периоды 2016–2021 гг., млрд руб. / Transport tax receipts to the budgets of the constituent entities of the Russian Federation by taxpayers for the tax periods 2016–2021, billion rubles

Источник: составлено автором по данным ФНС России [Электронный ресурс]. URL: <https://analytic.nalog.ru/portal/index.ru-RU.htm> (дата обращения: 20.02.2022).

Из этого следует, что больше всего транспортных средств зарегистрировано на физических лиц, поэтому и начислений, и поступлений, и недоимок по транспортному налогу приходится именно на них.

Заключение

Приобретая любое транспортное средство, налогоплательщик должен понимать в каком сумме транспортный налог в дальнейшем ему придётся платить. Для налогоплательщиков-организаций это гораздо проще: получив прибыль от своей деятельности, они до налогообложения прибыли, из прибыли вычитают уплаченный транспортный налог, а затем с разницы уплачивают налог на прибыль в размере 20% [6, с. 668]. А вот физические лица платят транспортный налог со своего дохода.

Субъекты, прежде чем устанавливать налоговые льготы, должны их проанализировать. Большое количество налоговых льгот даёт налогоплательщикам лазейку ухода от уплаты налоговых платежей. Налоговым органам приходится усиливать фискальную функцию транспортного налога. Как видно, с каждым годом недоимка по транспортному налогу растёт, и чтобы её взыскать с налогоплательщика налоговому органу необходимо применить меры, установленные Налоговым кодексом РФ, а именно:

- начисление пени на недоимку;
- взыскание в бесспорном порядке денежных средств, находящиеся на банковских счетах налогоплательщика, в погашении недоимки;
- блокирование всех банковских счетов налогоплательщика до тех пор, пока не погасится недоимка и начисленные пени.

Если все эти меры не будут воздействовать на налогоплательщиков, то налоговому органу необходимо усилить своё администрирование и обратиться в суд с взысканием недоимки по транспортному налогу за счёт движимого и недвижимого имущества налогоплательщика. Таким образом, налогоплательщику придётся продать своё транспортное средство или иные объекты имущества в погашение недоимки и начисленных пеней по транспортному налогу [8, с. 227].

С целью повышения собираемости транспортного налога и снижения уровня задолженности, стоит внести закон, что если налогоплательщик имеет задолженность по транспортному налогу более 300 тыс. руб., то государство вправе приостановить право налогоплательщика на владение транспортным средством. Это уменьшит недоимку, и таким образом повысит налоговые поступления от транспортного налога в бюджеты субъектов Российской Федерации.

Статья поступила в редакцию 28.02.2022.

ЛИТЕРАТУРА

1. Акобян Н. Г., Смирнова Е. Е. Региональные аспекты осуществления налогового контроля // Экономика и управление: проблемы, решения. 2018. Т. 5. № 10. С. 89–99.
2. Аношкина Ю. Ф. Сущность транспортного налога, его место и роль в налоговой системе Российской Федерации // Russian journal of management. 2019. Т. 7. № 4. С. 56–60.
3. Гутникова А. В., Верещагина Э. Л. Транспортный налог // Студенческий вестник. 2019. № 17-3 (67). С. 30–33.
4. Ешукова О. А. Транспортный налог: актуальные проблемы современной экономики // Электронный научно-методический журнал Омского ГАУ. 2019. № 2 (17). С. 17.
5. Преснова А. А., Хаметова А. Р. Транспортный налог // Вестник современных исследований. 2018. № 11.6 (26). С. 291–293.
6. Семенова Г. Н. Влияние налогообложения на развитие бизнеса // Экономика и предпринимательство. 2020. № 3 (116). С. 667–671.
7. Семенова Г. Н. Налоговый контроль и ответственность за совершение налоговых правонарушений // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Экономика. 2021. № 1. С. 133–144.
8. Семенова Г. Н., Маршавина Л. Я. Взаимодействие налоговых органов с налогоплательщиками // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Экономика. 2018. № 2. С. 225–235.
9. Тимонина В. С. Совершенствование системы налогообложения физических лиц. Транспортный налог // Дневник науки. 2019. № 8 (32). С. 33.
10. Платонова М. Д. Транспортный налог. Какой лучше абстрактный или целевой? // Актуальные вопросы инновационной экономики. 2015. № 9. С. 141–145.
11. Чинаев Т. В., Губайдуллина И. Н. Актуальные вопросы совершенствования регионального налогообложения // Финансовая экономика. 2018. № 5. С. 113–115.

REFERENCES

1. Akobyan N. G., Smirnova E. E. [Regional aspects of tax control]. In: *Ekonomika i upravleniye: problemy, resheniya* [Economics and management: problems, solutions], 2018, vol. 5, no. 10, pp. 89–99.
2. Anoshkina Yu. F. [The essence of the transport tax, its place and role in the tax system of the Russian Federation]. In: *Russian journal of management*, 2019, vol. 7, no. 4, pp. 56–60.
3. Gutnikova A. V., Vereshchagina E. L. [Transport tax]. In: *Studencheskiy vestnik* [Student Bulletin], 2019, no. 17-3 (67), pp. 30–33.
4. Yeshukova O. A. [Transport tax: actual problems of the modern economy]. In: *Elektronnyy nauchno-metodicheskiy zhurnal Omskogo GAU* [Electronic scientific and methodological journal of Omsk State Agrarian University], 2019, no. 2 (17), pp. 17.
5. Presnova A. A., Khametova A. R. [Transport tax]. In: *Vestnik sovremennykh issledovaniy* [Bulletin of modern research], 2018, no. 11.6 (26), pp. 291–293.
6. Semenova G. N. [The impact of taxation on business development]. In: *Ekonomika i predprinimatelstvo* [Economics and Entrepreneurship], 2020, no. 3 (116), pp. 667–671.

7. Semenova G. N. [Tax control and responsibility for committing tax offenses]. In: *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya: Ekonomika* [Bulletin of Moscow Region State University. Series: Economy], 2021, no. 1, pp. 133–144.
8. Semenova G. N., Marshavina L. Ya. [Interaction of tax authorities with taxpayers]. In: *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya: Ekonomika* [Bulletin of Moscow Region State University. Series: Economy], 2018, no. 2, pp. 225–235.
9. Timonina V. S. [Improving the system of taxation of individuals. Transport tax]. In: *Dnevnik nauki* [Diary of Science], 2019, no. 8 (32), pp. 33.
10. Platonova M. D. [Transport tax. Which is better abstract or target?]. In: *Aktualnyye voprosy innovatsionnoy ekonomiki* [Topical issues of innovation economy], 2015, no. 9, pp. 141–145.
11. Chinaev T. V., Gubaidullina I. N. [Actual issues of improving regional taxation]. In: *Finansovaya ekonomika* [Financial Economics], 2018, no. 5, pp. 113–115.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Семенова Галина Николаевна – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры бухгалтерского учёта и налогообложения Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова, доцент кафедры экономики и предпринимательства Московского государственного областного университета;
e-mail: Sg6457@mail.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Galina N. Semenova – Cand. Sci. (Economics), Assoc. Prof., Department of Accounting and Taxation, Plekhanov Russian University of Economics, Department of Economics and Entrepreneurship, Moscow Region State University;
e-mail: Sg6457@mail.ru

ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ

Семенова Г. Н. Транспортный налог как доходный источник бюджетов субъектов Российской Федерации // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Экономика. 2022. № 2. С. 111–126.
DOI: 10.18384/2310-6646-2022-2-111-126

FOR CITATION

Semenova G. N. Transport Tax as a Profitable Source of Budgets of the Constituent Entities of the Russian Federation. In: *Bulletin of Moscow Region State University. Series: Economics*, 2022, no. 2, pp. 111–126.
DOI: 10.18384/2310-6646-2022-2-111-126