

Экологизация транспортного налога в Российской Федерации

Научный руководитель – Старова Екатерина Владимировна

Гайдуква Вероника Александровна

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Высшая школа государственного аудита, Кафедра правовых дисциплин, Москва, Россия

E-mail: vikalara@mail.ru

Использование транспортных средств влияет на природную среду, причем последствия такой эксплуатации могут быть весьма вредными, превышающими необходимые нормы. В связи с этим в последнее десятилетие большую популярность набирает идея экологизации транспортного налога.

Согласно распоряжению Правительства РФ № 3363-р была утверждена Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года [6]. Она закрепила положение о направленности принципов устойчивого развития транспортного комплекса на снижение негативного воздействия на окружающую среду, в том числе и с помощью ограничения использования транспортных средств низких экологических классов и стимулирования использования данных средств высоких экологических классов.

Транспортный налог в Российской Федерации представляет собой региональный налог, правила взимания которого установлены гл. 28 НК РФ. Проявлением экологизации транспортного налога в Российской Федерации может являться ч. 3 ст. 361 НК РФ, которая устанавливает повышающие либо понижающие коэффициенты в отношении каждой категории транспортных средств с учетом их экологического класса [5]. Право на дифференциацию налоговых ставок субъекты РФ получили с 1 января 2010 года [7].

На примере Закона Калужской области «О транспортном налоге на территории Калужской области» № 156-ОЗ можно проследить дифференциацию объектов налогообложения в зависимости от категории транспортного средства, а также в Законе установлены основания освобождения от уплаты транспортного налога и применения пониженной налоговой ставки в п. 3 ст. 5 данного Закона. Например, случаем освобождения от транспортного налога является такая ситуация, когда юридическое лицо или физическое лицо, зарегистрированное как индивидуальный предприниматель, является собственником транспортных средств, оснащенных только электрическими двигателями, которые тем самым ведут к снижению количества выхлопных газов в воздухе (и таким образом обладают большей экологичностью) [1]. Подобными мерами производится налоговое стимулирование для поддержания экологической безопасности. Налоговые льготы существуют и в других регионах: Москве, Санкт-Петербурге, Калининградской области, Чувашии, Башкортостане, Костромской области и других.

На практике наблюдаются и достаточно спорные положения о налогообложении отдельных категорий транспортных средств. Так, например, И.А. Ильиных и Л.Н. Симанович считают несовершенным способ исчисления транспортного налога в Новосибирской области. Действительно, закрепленное положение дел в данном субъекте довольно противоречиво. Закон «О налогах и особенностях налогообложения отдельных категорий налогоплательщиков в Новосибирской области» закрепил положение, согласно которому выпущенные более 10 лет автомобили облагаются в 2 раза меньшим налогом, чем выпущенные в течение последних 5 лет или в течение от 5 до 10 лет включительно [2]. При этом автомобили с таким сроком использования, как правило, в большей степени не соответствуют экологическим стандартам [3]. Единственное объяснение заключается в осуществлении

принципа платежеспособности экономического субъекта: ведь чем новее транспорт, тем он дороже [4].

В последнее время все чаще поднимается вопрос налогового стимулирования владельцев экологических автомобилей. В 2021 году Минэкономразвития предложил отменить или снизить транспортный налог по всей стране для владельцев экологичного транспорта, в первую очередь газомоторного. Тем самым создаются разработки закрепления льготных условий не только на уровне отдельных субъектов, но и на федеральном уровне. При этом для такого перехода Министерство подчеркивает необходимость развития транспортной инфраструктуры. Обсуждается и замена транспортного налога на экологический налог. При этом возникает проблема финансирования расходов на ремонт и строительства дорог, так как транспортный налог в таком случае потеряет свое целевое значение. Следует отметить необходимость последующего детального рассмотрения конструкции экологического налога и величины налогового бремени.

Кроме того, целесообразно обратить внимание на тот факт, что личный транспорт, не оснащенный двигателями внутреннего сгорания (электромобили), это преимущественно очень дорогие транспортные средства. В связи с этим, льготы правильнее предоставлять общественному электрическому транспорту, например электробусам.

Таким образом, несмотря на выявленную необходимость рассмотрения вопроса экологизации транспортного налога в Российской Федерации, еще не находят отражения значительные возможные меры во многих законах субъектов РФ. Для дальнейшей экологизации в пределах Российской Федерации необходимо учитывать тип двигателя, экологический стандарт, количество лет транспортного средства и иные факторы для эффективного налогового регулирования использования транспортных средств [8]. Например, можно предусматривать освобождение от транспортного налога в случае использования более экологически чистых видов транспорта или же наоборот увеличить налогообложение в случае представления особой опасности транспортного средства, проявляющуюся в опасных выхлопных газах. Дальнейшая проработка мер должна позволить сократить объемы выбросов загрязняющих веществ и улучшить состояние окружающей среды.

Источники и литература

- 1) Закон Калужской области от 26 ноября 2002 года № 156-ОЗ «О транспортном налоге на территории Калужской области» // СПС КонсультантПлюс
- 2) Закон Новосибирской области от 16 октября 2003 года № 142-ОЗ «О налогах и особенностях налогообложения отдельных категорий налогоплательщиков в Новосибирской области» // СПС КонсультантПлюс
- 3) Ильиных И. А., Симанович Л. Н. Экологизация транспортных налогов в Российской Федерации // Молодой ученый №33 (167) август 2017 г. С. 27-30.
- 4) Макарова И. А. Россия на пути экологизации транспортного и топливного налога // Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2015. №4 (32).
- 5) Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 N 117-ФЗ (ред. от 29.11.2021) // СПС КонсультантПлюс
- 6) Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3383-р // СПС КонсультантПлюс
- 7) Федеральный закон от 28. 11. 2009 №282-ФЗ «О внесении изменений в главы 22 и 28 части второй Налогового кодекса Российской Федерации» // СПС КонсультантПлюс
- 8) Ялбуганов А. А. Экологизация российского законодательства о налогах и сборах: к вопросу об экологических функциях налогового права // Реформы и право. 2014. №4. С. 25-33.