

**Некоторые способы оптимизации транспортного налога в Российской Федерации**

**Александрова Елена Валерьевна**

*Аспирант*

Российская правовая академия Министерства юстиции Российской Федерации, Москва,  
Россия

*E-mail: alexandrovaelena@bk.ru*

В нынешней экономической ситуации поступление транспортного налога в региональный бюджет имеет важное значение для развития субъектов Российской Федерации. В связи с этим, особое место занимают вопросы дальнейшего развития транспортного налогообложения. Так существуют возможные варианты оптимизации транспортного налога. Рассмотрим некоторые из них.

В настоящее время транспортный налог можно охарактеризовать как поимущественный налог. Объектом транспортного налога являются транспортные средства, зарегистрированные за физическими лицами и организациями.

Согласно действующему законодательству основные поступления транспортного налога в региональный бюджет увязываются с местом регистрации транспортного средства. Однако не учитываются возможные транзитные перевозки по территории иных субъектов Российской Федерации. Возникает ситуация, когда бюджеты тех субъектов, по территории которых фактически осуществляются перевозки, недополучают средства. То есть, средства транспортного налога поступают в бюджет одного региона, а при этом износ дороги происходит в ином регионе. В связи с этим возникло предложение ввести налог на реализацию горюче-смазочных материалов. Объект данного налога предлагается определять как реализация горюче-смазочных материалов, а налоговую базу - как стоимость реализованных горюче-смазочных материалов, исчисленную исходя из применяемых цен с учетом НДС и акцизов

Предполагается, что это способствует поступлению средств именно в бюджет того региона, на котором используется транспортное средство. Стоит также отметить, что транспортный налог является прямым, а налог на горюче-смазочные материалы косвенным.

Вполне вероятно, что введение налога на горюче-смазочные материалы сэкономит на администрировании транспортного налога.[2]

С введением транспортного налога упразднили следующие налоги: налог на пользователей автодорог, налог с владельцев транспортных средств, налог на водно-воздушные транспортные средства, которые взимались с физических лиц в соответствии с Законом Российской Федерации 19.12.1991 г. № 2003-1 «О налогах на имущество физических лиц», а также акцизы с продажи легковых автомобилей в личное пользование граждан.

В 2014 году предлагалось внести поправки в Налоговый кодекс Российской Федерации, которые предусматривали введение налога на роскошь. Авторы данных поправок предлагали дополнительно облагать фискальными сборами предметы роскоши, среди которых были автомобили, самолеты, вертолеты, катера и яхты стоимостью от трех миллионов и выше. При этом размер налога исчислялся исходя из рыночной стоимости транспортного средства, а налогоплательщиками могли выступать как физические, так и юридические лица.

Однако упомянутые поправки не были одобрены профильным комитетом в Государственной Думе Российской Федерации. Законодательный орган посчитал, что введение

сбора на роскошь приведет к двойному налогообложению, так как указанные в проекте поправки предметы роскоши уже являются объектом налогообложения транспортного средства, а это противоречит законодательству. [1]

Таким образом, в настоящее время имеют место несколько предложений реформирования транспортного налога.

Среди которых, введение налога на реализацию горюче-смазочных материалов, учитывающие транзитные перевозки по регионам Российской Федерации, обеспечивающие пополнение бюджета субъектов Российской Федерации. А также обложение дополнительными фискальными сборами предметы роскоши стоимостью от двух миллионов и выше.

Необходимо отметить, что в большинстве зарубежных стран не существует как такового единого транспортного налога. Вместо него могут взиматься такие налоги, как: налог на имущество, прямо или косвенно зависящий от стоимости автомобиля; дорожный налог, средства которого идут на содержание автодорог; экологический налог, направленный заботу окружающей среды.

Также к вопросу оптимизации транспортного налога необходимо отметить следующее.

Государственные органы, а также территориальные органы государственной власти, занимающиеся администрированием транспортного налога, должны эффективно осуществлять свою деятельность.

В межрайонных налоговых инспекциях должна проводиться информационная работа с налогоплательщиками. Для удобства налогоплательщиков в налоговых органах следует открыть информационные окна, которые информировали налогоплательщиков о порядке, сроках уплаты транспортного налога, а также в которых можно было получить документы на уплаты транспортного налога и пеней.

Следует также отметить, что оптимальность работы налоговых инспекций по взиманию транспортного налога зависит от своевременности получения информации о зарегистрированных транспортных средствах территориальных органов ГИБДД. В связи с этим необходимо усовершенствовать взаимодействие упомянутых структур. К примеру создать единую информационную базу налоговых органов и органов ГИБДД по транспортному налогу. Организация базы данных ГИБДД должна быть таким образом, что содержащиеся в них сведения могли использоваться как внутри ведомства, так и налоговыми органами для перечисления транспортного налога.

### **Источники и литература**

- 1) 1. Губарева Т.И. Транспортный налог: актуальные вопросы администрирования // НаукаПарк, Юрист. 2012. No. 22. С. 7.
- 2) 2. Землянская Н.И. Правовые проблемы использования транспортного налога в финансировании дорожной деятельности России // Налоги, Юрист. 2014. No. 1. С. 22-25.

### **Слова благодарности**

Здравствуйте! Участвую в форуме впервые. Буду рада выступить с докладом, а также обсудить вопросы и пообщаться с участниками.