УДК 336.2 DOI: 10.22394/2079-1690-2019-1-2-165-170

АКТУАЛЬНЫЕ ПРАКТИКИ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ

Токмачева Надежда Викторовна кандидат экономических наук, доцент кафедры налогообложения и бухгалтерского учета, Южно-Российский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (344002, Россия, г. Ростов-на-Дону, ул. Пушкинская, 70/54). E-mail: tokmacheva777@yandex.ru

Бородина Юлия Ивановна кандидат экономических наук, доцент кафедры налогообложения и бухгалтерского учета, начальник отдела организации практики, Южно-Российский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (344002, Россия, г. Ростов-на-Дону, ул. Пушкинская, 70/54). E-mail: nedostoeva@mail.ru

Аннотация

Данная статья посвящена рассмотрению зарубежной практики применения транспортного налогообложения. Актуальность данного вопроса связана с растущим уровнем автомобилизации в мире, и как результат, с ростом объектов налогообложения и увеличением числа налогоплательщиков.

Ключевые слова: *транспортный налог, зарубежные страны, налогообложение, транспортные средства, взносы, регулярные налоги, налоговая ставка, национальные налоговые системы, прямой налог.*

В связи с тем, что в странах мира взимание транспортного налога отличается, можно выделить несколько групп: единовременные налоги, которые разово взимаются при купле – продаже транспортного средства; регулярные налоги, так называемые автотранспортные налоги, которые рассчитываются и уплачиваются по окончании налогового периода; топливные сборы – транспортные налоги, включающие в себя стоимость топлива; прямой налог на перемещение: взиманию налога подлежит дистанция, пройденная транспортным средством.

Первоначальная идея налогообложения по массе и вместимости, как для кораблей, карет или дилижансов, не могла быть реализована. Стоимость машин мало коррелировала с этими параметрами, а вот мощность автомобилей оказалась значимой характеристикой. Так Германия стала одной из первых стран, в которой ввели налоги на авто, исходя из геометрических параметров мотора и данный принцип налогообложения действует в некоторых странах и по сей день.

В Российской Федерации транспортный налог зависит только от мощности двигателя транспортного средства. Отметим, что чем больше мощность двигателя, тем больше приходится платить и данное правило действует даже для самолетов, за исключением реактивных.

Государств, в которых водители платят за количество лошадиных сил без учета их качества, в мире осталось не так много. В зарубежных странах при помощи транспортного налога власти стараются регулировать транспортную ситуацию. В последние годы во многих зарубежных странах уделяется экологии большое значение и от объема вредных выбросов зависит размер налога. Следовательно, влиять на экологическую обстановку, на темпы технического прогресса в области автомобилестроения, стимулировать автовладельцев к приобретению экологически чистых автомобилей, автопроизводителей стимулировать к внедрению новейших разработок, в части снижения пагубного воздействие транспортного средства на окружающую среду возможно устанавливая при этом налоговую базу по транспортному налогу на основании выброса углекислого газа в атмосферу.

Налогообложение транспортных средств за рубежом первоначально связано с приобретением транспортного средства [1]. Как правило, это уплата налога на добавленную стоимость и регистрационного сбора, связанного с негативным воздействием на окружающую страду.

В странах европейского континента для расчета величины налоговой ставки также учитывается мощность двигателя. Однако, отметим, что этот критерий не имеет существенной роли, поскольку значительная роль отведена параметрам, которые характеризуют величину выбросов CO2. Данные параметры направлены на определение величины вреда, причиняемого автомобилем окружающей природной среде. Очевидно, что существующий подход обусловлен озабочен-

ностью европейцев и их представителей в органах власти и управления вопросами экологизации воздействия транспортных средств на чистоту воздуха в сгущенных мегаполисах. Введу высокой плотности населения, ограниченности национальных природных ресурсов и возникла необходимость смены традиционных подходов в налогообложении транспортных средств на более современные, связанные с урбанистической предпосылкой устойчивого социально-экологического и экономически выгодного формата построения отношений между обществом и государством. Данный факт и наложил свой отпечаток на национальные налоговые системы стран Европы [2].

Транспортным налогом в Великобритании занимается агентство DVLA (Driver and Vehicle Licensing Agency)[1]. В Великобритании также имеет место регистрационный взнос. Первый регистрационный взнос составляет £55 (£ – далее английский фунт стерлинг) для всех транспортных средств. Плата такой единообразной ставки была введена в 1998 году в размере £25. Она выроста до £38 с 1 января 2004 года, а затем до £50 с 1 мая 2007 года. До ее текущего курса она стала взиматься с 1 Апреля 2008 года. Общие подходы к налогообложению транспортных средств в Великобритании представлены в табл. 1.

Таблица 1

Критерии налогообложения различных видов транспортных средств в Великобритании[2]

Частные автомобили	До 1999 года	Тарифная ставка
	До Марта 2001 года	все автомобили в зависимости от размера двигателя
	С Марта 2001 года	Зарегистрированные ранее автомобили в зависимости от размера двигателя и новые автомобили на основе оценок выбросов CO2
Автобусы	Количество посадочных мест и экологические характеристики	
Коммерческий транспорт	На основе общего веса и экологической особенности	
Акциз на транспортные средства ставки	Ставки, в настоящее время рассматриваются ежегодно на основании потребностей бюджетной системы (как правило, в Март)	

Кто-либо, покупая новый автомобиль, будет платить разные ставки транспортного налога для первой года лицензии. Начиная со второй лицензией, стандартная ставка транспортного налога будет применяться постоянно. В табл. 2 приведены ставки транспортного налога.

Таблица 2

Первая лицензия (годовая) (£)(на основе выбросов CO2 и типа топлива) для транспортных средств, зарегистрированных в Великобритании[3]

Выбросы CO2	Бензиновые и дизельные автомобили/12 месяцев (налоговый класс 48 и 49), £ (английский фунт стерлинг)	Альтернативные виды топлива /12 месяцев), £ (английский фунт стерлинг)
0	0	0
1-50	10	0
51-75	25	15
76-90	100	90
91-100	120	110
101-110	140	130
111-130	160	150
131-150	200	190
151-170	500	490
171-190	800	790
191-225	1200	1190
226-255	1700	1690
Свыше 255	2000	1990

[1] Транспортный налог в России и за рубежом. [Электронный ресурс]: http://www.klaxon.ru/articles/transportnyy-nalog-v-rossii-i-za-rubezhom.html]. Дата обращения**:** 04.04.2019.

[2] Налоги в Великобритании. [Электронный ресурс: http://britainrus.co.uk/stats/Nalogi_v_Velikobritanii/]. Дата обращения**:** 11.04.2019.

[3] Налоги в Великобритании . [Электронный ресурс: URL: http://britainrus.co.uk/stats/Nalogi_v_Velikobritanii/] Дата обращения**:** 11.04.2019.

В табл. 3 стандартные ставки налога, взимаемого с владельцев транспортных средств.

Таблица 3

Стандартная ставка транспортного налога в Великобритании[1][2]

Налоговый класс	Едино разовая годовая сумма налога, £	Общая сумма налога с возможностью уплаты по месяцам, £	Сумма налога за 6 месяцев, £
Бензиновые и дизельные автомобили	140	147	73,5
Альтернативные виды топлива	130	136,5	68,25
Электрические автомобили	-	-	-
Для транспортных средств с ценой свыше £40,000 при первой регистрации (включая сумму в £310)			
Бензиновые и дизельные автомобили	450	472,5	236,25
Альтернативные виды топлива	440	462	231
Электрические автомобили	310	325,5	162,75

Кроме этого, налоговые группы зависят от уровня выбросов CO2. Если владелец знает уровень выбросов CO2, то можно сразу определить налоговые обязательства. Но как правило информацию о выбросах CO2 вносят в регистрационный документ транспортного средства, при получении свидетельства о праве собственности на данное транспортное средство. Группы с ставками налога в отношении владельцев бензиновых и дизельных транспортных средств представлены в табл. 4.

Таблица 4

Ставка налога в зависимости от выбросов CO2 для владельцев бензиновых и дизельных транспортных средств

Класс	Выбросы CO2 грамм/км	Едино разовая годовая сумма налога, £	Общая сумма налога с возможностью уплаты по месяцам, £	Сумма налога за 6 месяцев, £
A	0-100	-	-	-
B	101-110	20	21	-
C	111-120	30	31,50	-
D	121-130	115	120,75	60,38
E	131-140	135	141,75	70,88
F	141-150	150	157,50	78,75
G	151-165	190	199,50	99,75
H	166-175	220	231	115,50
I	176-185	240	252	126
J	186-200	280	294	147
K	201-225	305	320,25	160,13
L	226-255	520	546	273
M	Свыше 255	535	561,75	280

Группы транспортных средств, подразделенные в зависимости от величины выбросов CO2, а также ставки налога в отношении владельцев бензиновых и дизельных транспортных средств представлены в табл. 5.

Эти данные будут несущественными, если привести примеры налоговых тарифов в Дании, где имеет место наибольший уровень налоговой нагрузив по данному типу имущественного налогообложения в Европе. Исходя из типа двигателя величина сумм отчислений при приобретении может доходить до 175% от стоимости для самых загрязняющих экологию видов транспортных средств. Как результат, по данным европейской общественной организации «Transport & Environment», средний объем выбросов одной машины в Дании составляет 112,7 грамма. Очевидно, что система налогообложения Дании, определенным и очевидным образом поощряет приобретение экологически чистых автотранспортных средств передвижения и перевозки.

[1] Владельцы автомобилей с ценой свыше £40,000 при первой регистрации, в том числе с выбросами 0 г/км уплачивают £310 за следующие 5 лет с начала действия второго налогового периода

[2] Налоги в Великобритании. [Электронный ресурс: URL: http://britainrus.co.uk/stats/Nalogi_v_Velikobritanii /] Дата обращения**:** 11.04.2019.

Таблица 5

Ставка налога в зависимости от выбросов CO2 для транспортных средств с альтернативными видами топлива

Класс	Выбросы CO2 грамм/км	Едино разовая годовая сумма налога, £	Общая сумма налога с возможностью уплаты по месяцам, £	Сумма налога за 6 месяцев, £
A	0-100	-	-	-
B	101-110	10	10,50	-
C	111-120	20	21	-
D	121-130	105	110,25	55,13
E	131-140	125	131,25	65,63
F	141-150	140	147	73,50
G	151-165	180	189	94,50
H	166-175	210	220,50	110,25
I	176-185	230	241,50	120,75
J	186-200	270	283,50	141,75
K	201-225	295	309,75	154,88
L	226-255	510	535,50	267,75
M	Свыше 255	225	551,25	275,63

В Нидерландах в настоящее время степень воздействия на окружающую среду в целом крайне низок. Это относится и к использованию транспортных средств [3]. Однако, несколько лет тому назад, органы власти инициировали проведение эксперимента предложив местным автовладельцам добровольно в качестве налоговой базы использовать километраж. На автомобили устанавливается датчик GPS, согласно которому определяется километраж и затем рассчитывается налог. При определении налогового обязательства учитывается даже то, по какой местности ездил автовладелец. Средняя величина – три евроцента за километр. По окончании эксперимента страна возможно будут использовать данную методику определения величины транспортного налога уже постоянно и на основе законодательной системы принуждения.

Несколько иную, но также достаточно обоснованную систему налогообложения применяют в США. При приобретении транспортных средств уплачивается разовый сбор, который составляет 1-7 %, в зависимости от штата. За постановку на регистрацию нового автомобиля автовладельцем уплачивается от 50 до 500 долларов. Транспортный налог заложен в величину стоимости топлива. Чем больше расход, тем больше налог. Величина налоговой ставки в цене топлива зависит от нормативно-правовой базы того или иного штата США. Базовая сумма – 2,5 цента (с каждого галлона). Эти финансовые ресурсы перечисляются в Национальный фонд дорожного строительства. Диапазон ставок – от 18,4 цента на Аляске до 59,7 цента в Нью-Йорке за галлон.

Китай до недавнего времени использовал систему базирующуюся на мощности двигателя, как в России. Однако система изменилась и стала более активно использовать регулирующую и стимулирующую функции налогов. Используются несколько подходов. Во-первых, за автомобиль машину китайского производства уплачивается ежегодно 10% от стоимости, а автомобиль иностранного производства порядка 40 % стоимости. При этом пятую часть стоимости топлива также составляет налог. В Японии при покупке уплачивается налог в размере 5%, и далее уплачиваются взносы за каждый техосмотр, которые составляют 50-500 долларов. Ставка для владельцев гибридов и электрокаров несколько меньше. Для владельцев больших внедорожников величины налог выше.

Рассмотрим налоговую базу по транспортному налогу в странах СНГ, представленную в табл. 6.

Из табл. 6 видно, что в таких странах, как Молдова, Кыргызстан, Казахстан транспортный налог рассчитывается в зависимости от объема двигателя транспортного средства, в Узбекистане и Таджикистане налог зависит от мощности двигателя и стоимости транспортного средства, а в Азербайджане исчисляется исходя не только от мощности двигателя автомобиля, но и от срока нахождения на территории страны, в зависимости от мощности тягового двигателя рассчитывается налог в Армении.

Таблица 6

Налоговая база по транспортному налогу в странах СНГ

Критерий налогообложения транспортных средств	Страны
Мощность двигателя в лошадиных силах и стоимость транспортного средства	• Узбекистан • Таджикистан
Объем двигателя транспортного средства	• Молдова • Кыргызстан • Казахстан
Мощность двигателя и срок нахождения на территории страны	• Азербайджан
Мощность тягового двигателя в лошадиных силах или киловаттах	• Армения

Как мы видим, на территории бывшего СССР подходы к налогообложению не учитывают экологический принцип, который характерен для стран Европы [4]. Для каждой налоговой системы есть свои объяснения. В одной стране автомобилисты платят больше за вредные выбросы, в другой – за сами поездки, в третьей – за износ дорог.

Подводя итог исследования, можно сделать следующие выводы:

Во-первых, большинство стран для формирования налоговых источников использует одновременно систему из нескольких видов налогов. Сочетание имущественных налогов и топливных акцизов позволяет диверсифицировать налоговую базу и более полно учитывать различные аспекты владения и использования транспортных средств.

Во-вторых, увеличивается количество государств, которые переходят от концепции налогообложения транспортных средств как имущественного объекта к налогообложению услуг, так популярным становится налогообложение самого перемещения на транспортном средстве, оплачиваемом или через систему платных дорог, или с помощью покилометровых сборов. Можно отметить, что в большинстве европейских государств транспортные налоги и сборы имеют и целевую направленность [5]. Налоговая база определяется как стоимость транспортного средства, полная масса автомобиля, и показатели, которыми транспортное средство прямо оказывает свое отрицательное воздействие на дорожное покрытие или окружающую среду.

Таким образом, исторически основной целью налогов с транспортных средств в России и в странах мира было получение финансового механизма, необходимого для содержания и развития дорожной сети. Сегодня ситуация изменилась. Транспортные налоги во многих развитых странах рассматриваются не только как источники финансирования, но и как регуляторы уровня загрузки дорог и снижения отрицательного воздействия на окружающую среду, роста социально-экономического благосостояния государства.

Литература

1. *Пономарев А.И., Игнатова Т.В., Богатырев М.А.* Налоги и налоговое администрирование в Российской Федерации: учеб. пособие. 2-е изд., перераб. и доп. М: Финансы и статистика, 2009. 392 с.
2. *Самохвалов С.С.* Транспортный налог: механизм и актуальные проблемы В сборнике: Антропология права и правовой плюрализм: сборник статей Международной научно-практической конференции. 2017. С. 130 – 133.
3. *Черноусова К.С., Макеева И.А., Основина В.В.* Налогообложение транспортных средств в России: проблемы и перспективы //Синергия Наук. 2018. № 22. С. 403 – 408.
4. *Заикин В.В., Бочарникова М.И.* Транспортный налог в Российской Федерации и в зарубежных странах // Современные инновации. 2017. № 1 (15). С. 67 – 69.
5. *Сидорова А.А., Цельникер Г.Ф*. Реформирование транспортного налога: история и современность // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. 2017. № 3. С. 62 – 67.

Tokmacheva Nadezhda Viktorovna, Candidate of Economic Sciences, associate Professor of «Taxation and accounting», South-Russian Institute of Management – branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (70/54, Pushkinskaya St., Rostov-on-Don, 344002, Russian Federation). E-mail: tokmacheva777@yandex.ru

Borodina Julia Ivanovna, Candidate of Economic Sciences, associate Professor of «Taxation and accounting», Head of the Department of organization of practice, South-Russian Institute of Management – branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (70/54, Pushkinskaya St., Rostov-on-Don, 344002, Russian Federation). E-mail: nedostoeva@mail.ru

ACTUAL PRACTICES OF TAXATION OF VEHICLES IN FOREIGN COUNTRIES

Abstract

This article is devoted to the consideration of foreign practice of application of transport taxation. The relevance of this issue is associated with the growing level of motorization in the world, and as a result, with the growth of objects of taxation and an increase in the number of taxpayers.

Keywords: *transport tax, foreign countries, taxation, vehicles, contributions, regular taxes, tax rate, national taxation systems, direct tax.*

References

1. Ponomarev A.I., Ignatova T.V., Bogatyrev M.A. Nalogi i nalogovoe administrirovanie v Rossijskoj Federacii: ucheb. posobie. 2-e izd., pererab. i dop. M: Finansy i statistika, 2009. 392 p.
2. Samohvalov S.S. Transportnyj nalog: mekhanizm i aktual'nye problemy V sbornike: Antropologiya prava i pravovoj plyuralizm: sbornik statej Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii. 2017. P. 130 – 133.
3. CHernousova K.S., Makeeva I.A., Osnovina V.V. Nalogooblozhenie transportnyh sredstv v Rossii: problemy i perspektivy //Sinergiya Nauk. 2018. № 22. P. 403 – 408.
4. Zaikin V.V., Bocharnikova M.I. Transportnyj nalog v Rossijskoj Federacii i v zarubezhnyh stranah // Sovremennye innovacii. 2017. № 1 (15). P. 67 – 69.
5. Sidorova A.A., Cel'niker G.F. Reformirovanie transportnogo naloga: istoriya i sovremennost' // Vestnik Volzhskogo universiteta im. V.N. Tatishcheva. 2017. № 3. P. 62 – 67.

УДК 338.1 DOI: 10.22394/2079-1690-2019-1-2-170-175

ЦИФРОВИЗАЦИЯ ЭКОНОМИКИ КАК ФАКТОР СТИМУЛИРОВАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА И РЕШЕНИЯ СОЦИАЛЬНЫХ ПРОБЛЕМ

Туманян Юрий Рафаэлович доктор экономических наук, профессор кафедры политической экономии и экономической политики, Южный федеральный университет (344002, г. Ростов-на-Дону, ул. Горького, 88). E-mail: 123akela@mail.ru

Аннотация

В современной экономике актуальными становятся вопросы выявления новых факторов роста, а также поиск механизма решения социальных проблем. В этой связи на первый план выходит исследование процесса цифровизации, влияющего на стимулирование экономического роста и его возможностей для достижения различных социальных целей, в том числе на рынке труда. При обосновании стратегического выбора в экономической политике необходимо учитывать, что цифровизация становится основным приоритетным направлением развития производства и движущей силой устойчивого развития. Развитие цифровой экономики во всех секторах и уровнях производства позволяет получать значительные экономические выгоды, в том числе рост производительности труда как в государственном, так и частном секторах общественного производства. Цифровая трансформация экономики, основанная на использовании новейших технологий, обеспечивает не только создание новых рабочих мест, но и достижение более высокого уровня отношений между субъектами экономики за счет формирования новых норм их социального поведения.

Ключевые слова: *цифровизация экономики, инновационные услуги, цифровые технологии, экономический рост, социальная политика, инновационная активность, рынок труда, новые профессии, цифровой рынок.*

Постиндустриальная экономика сыграла важную роль в определении правил телекоммуникаций, установлении технических стандартов, поддержки исследований и инноваций, что, в свою очередь, способствовало возникновению нового сектора инновационной экономики – цифрового рынка. Поэтому современная цифровая революция в значительной степени обусловлена рыночными и технологическими инновациями.

Формирование цифрового рыночного пространства способствует повышению конкурентоспособности, прежде всего, в промышленном секторе, за счет создания новых продуктов и системы их обслуживания, расширяющей данный рынок. Другими словами, цифровой рынок, по существу,