

Научная статья

Original article

УДК 336.221

doi: 10.55186/2413046X_2022_7_8_455

**К ВОПРОСУ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ
ON THE ISSUE OF IMPROVING THE TAXATION OF TRANSPORT
ORGANIZATIONS**



Коротких Юлия Сергеевна, к.э.н., доцент кафедры тракторов и автомобилей ФГБОУ ВО Российский государственный аграрный университет – МСХА имени К.А. Тимирязева, доцент Департамента налогов и налогового администрирования ФГБОУ ВО Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, E-mail: skt.at@yandex.ru

Korotkikh Yulia Sergeevna, Cand. Sci. (Econ.), Assoc. Prof. of the Department of Tractors and Automobiles Federal State Budetary Educational Institution of Higher Education «Russian Timiryazev Agrarian University», Assoc. Prof. of the Department of Taxes and Tax Administration of the Faculty of Taxes, Audit and Business Analysis of the Financial University, E-mail: skt.at@yandex.ru

Аннотация. В статье приведены результаты исследований налогообложения транспортных организаций, а также рассмотрены вопросы по взиманию платы за проезд по платным автомобильным дорогам федерального значения грузовых автомобилей разрешенной массой свыше 12 тонн. Развитие рынка транспортных услуг на территории Российской Федерации является одним из главных факторов развития экономики нашей страны. Ведение бизнеса в

области грузовых и пассажирский перевозок имеет специфические особенности, а именно транспортный налог является самым дискуссионным налогом среди налогоплательщиков и органов власти, первые утверждают, что транспортные организации облагаются «тройным» налогообложением в виде транспортного налога, системы взимания платы за проезд по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения «Платон» для автомобилей грузоподъемностью свыше 12 тонн, а также взимание платы по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения. Автором представлена сущность транспортного налога, как источника пополнения региональных бюджетов для развития автомобильных дорог, рассмотрены особенности взимания платы с транспортных организаций, в ходе которых дана ее оценка на формирование различных видов бюджетов страны, а также предложен вариант реформирования транспортного налога, так как в настоящее время данный вид налога не учитывает многих факторов в частности пробега автомобилей за налоговый период. В связи с тем, что данный налог в настоящее время носит имущественный характер, это в свою очередь сказывается на необъективности его исчисления, так как не оценивается нанесенный вред автомобильным дорогам каждого автомобиля, на основании этого, предложенный автором способ реформирования транспортного налога позволит объективно осуществлять его взимание с каждого владельца.

Abstract. The article presents the results of research on the taxation of transport organizations, as well as the issues of charging tolls on toll roads of federal significance for trucks with a permitted weight of more than 12 tons. The development of the transport services market on the territory of the Russian Federation is one of the main factors in the development of our country's economy. Doing business in the field of freight and passenger transportation has specific features, namely, the transport tax is the most controversial tax among taxpayers

and authorities, the former claim that transport organizations are subject to "triple" taxation in the form of a transport tax, a toll collection system on public roads of federal significance "Platon" for vehicles with a carrying capacity over 12 tons, as well as the collection of fees on public highways of federal significance. The author presents the essence of the transport tax as a source of replenishment of regional budgets for the development of highways, examines the peculiarities of charging fees from transport organizations, during which its assessment is given for the formation of various types of budgets of the country, and also suggests a variant of reforming the transport tax, since currently this type of tax does not take into account many factors, in particular mileage cars for the tax period. Due to the fact that this tax is currently of a property nature, this in turn affects the bias of its calculation, since the damage caused to the highways of each car is not assessed, based on this, the method of reforming the transport tax proposed by the author will allow it to be collected objectively from each owner.

Ключевые слова: транспортный налог, грузовые перевозки, грузовые автомобили, федеральный бюджет, региональный бюджет, транспортная организация, Платон

Keywords: transport tax, freight transportation, trucks, federal budget, regional budget, transport organization, Platon

Введение

Грузовые перевозки являются неотъемлемой частью экономической отрасли нашей страны и способствуют социально-экономическому развитию регионов, повышению качества жизни населения.

Объем грузовых перевозок на коммерческой основе внутри нашей страны ежегодно растет. На рисунке 1 представлены данные о перевозках грузов на коммерческой основе в разрезе субъектов Российской Федерации.

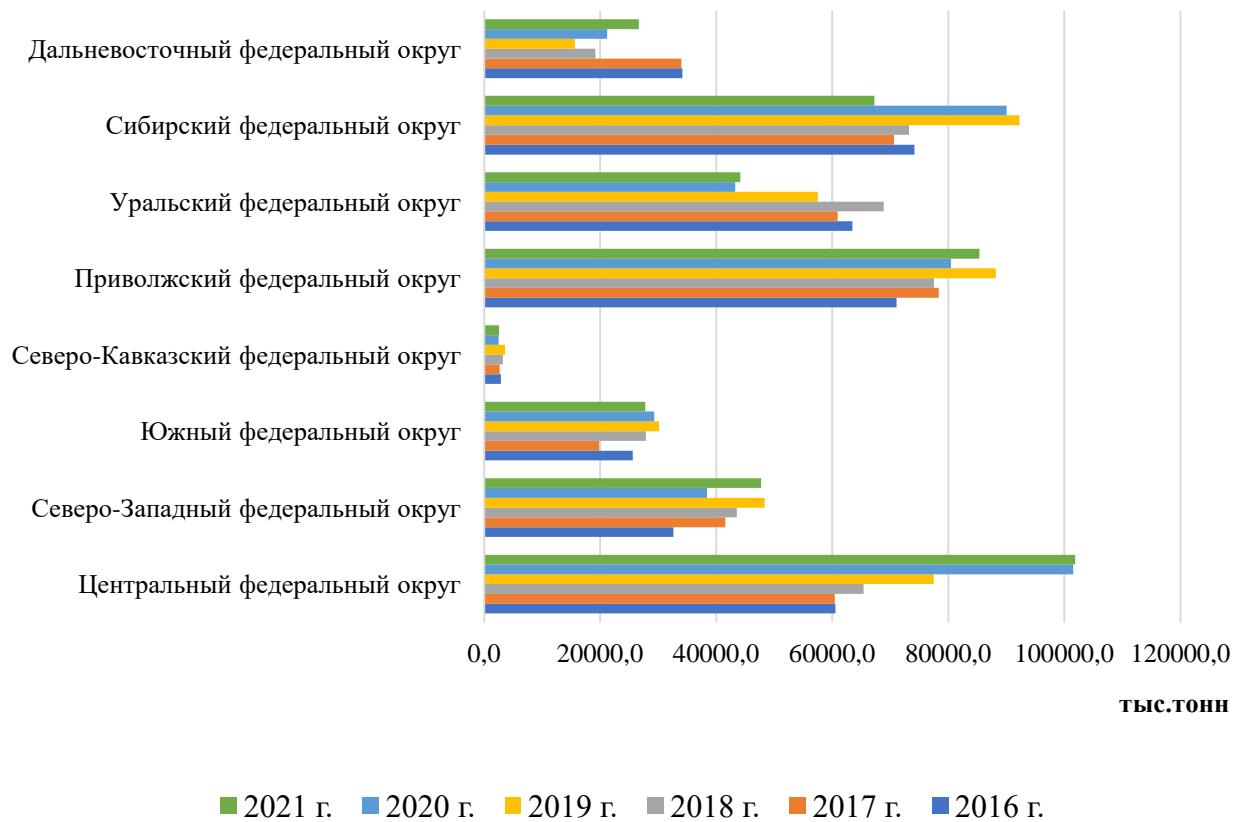


Рисунок 1. Объем грузовых перевозок по территориальным округам Российской Федерации

Источник: составлено автором на основе данных Министерства транспорта Российской Федерации

Представленные данные на графике 1 свидетельствуют о значительном росте грузовых перевозок в допандемийный период. Кроме этого, в ЦФО в период пандемии наращивались объемы перевозок. В связи с этим в стране увеличился и парк грузовых автомобилей (Рисунок 2).

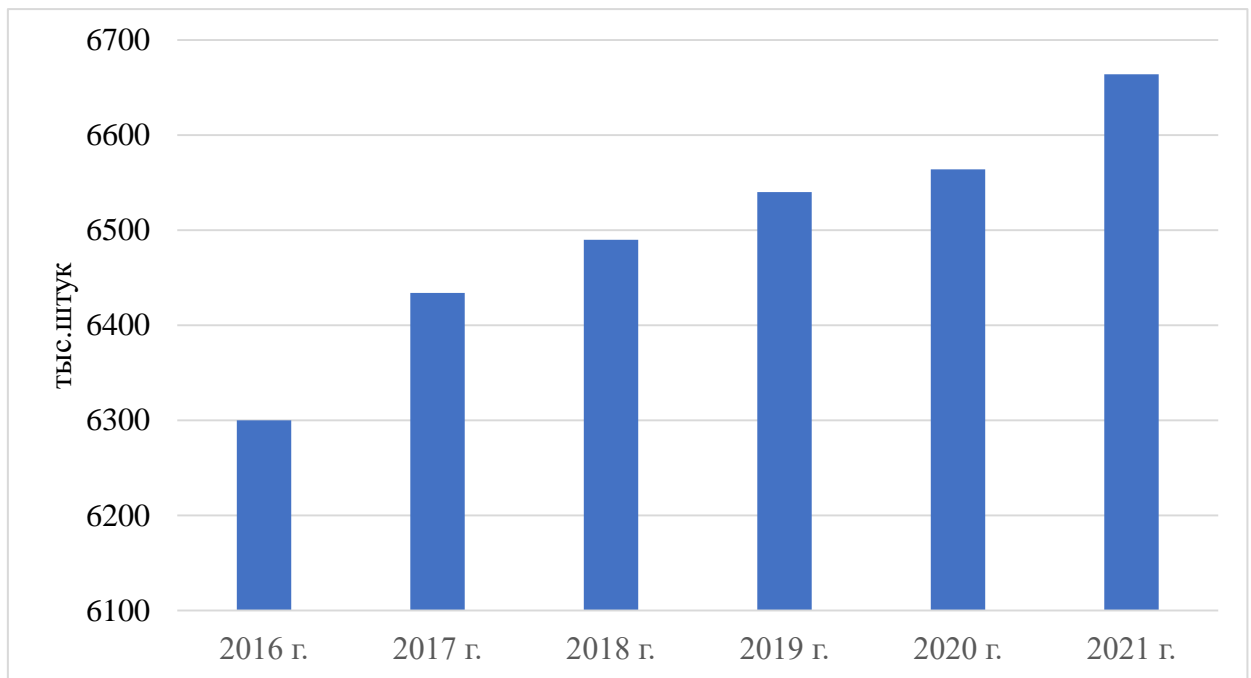


Рисунок 2. Наличие грузовых транспортных средств в Российской Федерации на конец года

Источник: составлено автором на основе данных Министерства транспорта Российской Федерации.

Несмотря на высокие темпы роста грузовых перевозок и числа грузовых автомобилей в настоящее время наблюдается высокая конкуренция на рынке грузовых перевозок, что приводит к высокой себестоимости и убыточности автомобильных перевозок. Кроме этого, на убыточность транспортных предприятий влияет ряд основных экономических затрат, которые вызывают множество разногласий среди грузовладельцев и органов власти [1]:

- транспортный налог;
- система взимания платы за проезд по федеральным дорогам «ПЛАТОН» (для грузовиков грузоподъемностью свыше 12 тонн);
- проезд по платным участкам автомобильных дорог.

Результаты и их обсуждение

Транспортный налог является региональным налогом и представляет собой один из основных источников пополнения бюджетов субъектов Российской Федерации. Он регулируется 28 главой Налогового кодекса Российской Федерации, а также законами субъектов Российской Федерации. Значение транспортного налога в налоговой системе страны обусловлено тем, что он является одним из источников финансирования строительства, содержания и ремонта автомобильных дорог общего пользования, а также ремонта дворовых территорий многоквартирных домов и проездов к ним [6].

В таблице 1 представлены данные о налоговой базе и структуре начислений по транспортному налогу по организациям на примере Тульской области.

Таблица 1. Налоговая база и структура начислений по транспортному налогу по организациям по Тульской области

Показатели	Значение показателя			
	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
Количество налогоплательщиков, учтенных в базе данных налоговых органов, единиц	4450	4335	4538	4867
В том числе:				
которым исчислен налог к уплате	3775	3743	4149	4596
применяющих налоговые льготы	377	347	389	616
Количество транспортных средств, в отношении которых налогоплательщиком исчислен налог	13618	13263	14370	14517

к уплате (Автомобили грузовые), единиц				
Сумма налога, подлежащая уплате в бюджет (Автомобили грузовые)	124442	126733	158440	158862

Источник: составлено автором на основе данных Федеральной налоговой службы

Представленные данные в таблице 1 также свидетельствуют о росте количества налогоплательщиков транспортного налога среди организаций. Положительная динамика в первую очередь связана с развитием транспортных логистических компаний в последние годы и доступными возможностями приобретения грузовых автомобилей в кредит и лизинг. Тем не менее, в настоящее время транспортный налог вызывает множество споров как со стороны налогоплательщиков, отмечающих высокие налоговые ставки, так и со стороны органов власти, неспособных обеспечить высокую собираемость налога [5, 7].

Законом установлены конкретные налоговые ставки по каждому транспортному средству за лошадиную силу, однако стоит заметить тот факт, что владельцы с одинаковыми мощностями автомобилей за год могут наносить вред дорожному полотну в разной степени. К примеру, один владелец автомобиля, с мощностью двигателя 150 л.с. проезжает за год 1000 км, другой владелец, с аналогичной мощностью двигателя – 10 000 км. И один и другой заплатит одинаковую сумму транспортного налога, однако ущерб, нанесенный автомобильным дорогам, будет совершенно различным. С целью совершенствования транспортного налога считаем необходимым рассмотрение вопроса о применении дифференцированных налоговых ставок, учитывая количество пройденных километров транспортным средством за налоговый период [2, 4].

Еще одной из составляющей экономических затрат транспортных предприятий с 2015 года является система взимания платы за проезд по автомобильным дорогам федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешённую максимальную массу свыше 12 тонн – «Платон». Система создана в целях обеспечения соблюдения установленного действующим законодательством порядка взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения.

Так, вначале реализации системы налогоплательщики, на которых зарегистрированы транспортные средства освобождались от уплаты транспортного налога в отношении каждого автомобиля, имеющего разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, зарегистрированного в реестре транспортных средств системы взимания платы («Платон»), если сумма платы за возмещение вреда, уплаченная в налоговом периоде в отношении такого транспортного средства, превышала сумму исчисленного налога за данный налоговый период или равна ей. Введенные правила носили временный характер и начиная с 2019 года, для владельцев таких автомобилей льгота, согласно которой владельцы большегрузов на сумму платы уменьшали транспортный налог, была отменена и была введена норма, в силу которой разрешается учитывать расходы в виде платежей в систему "Платон" при расчете налога на прибыль в полном объеме в составе прочих расходов на основании статьи 264 НК РФ [3].

После отмены вышерассмотренных норм возникало много разногласий, однако, учитывая тот факт, что средства, получаемые от налогоплательщиков за транспортный налог идут в региональный бюджет и расходуются, соответственно, на региональные дороги, а средства, получаемые от платы за систему «Платон» идут в федеральный бюджет на строительство, ремонт, а

также развитие придорожной инфраструктуры федеральных дорог не должно вызывать споров о двойном взимании платы за дороги.

Рассмотрим динамику протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения (Рисунок 3).

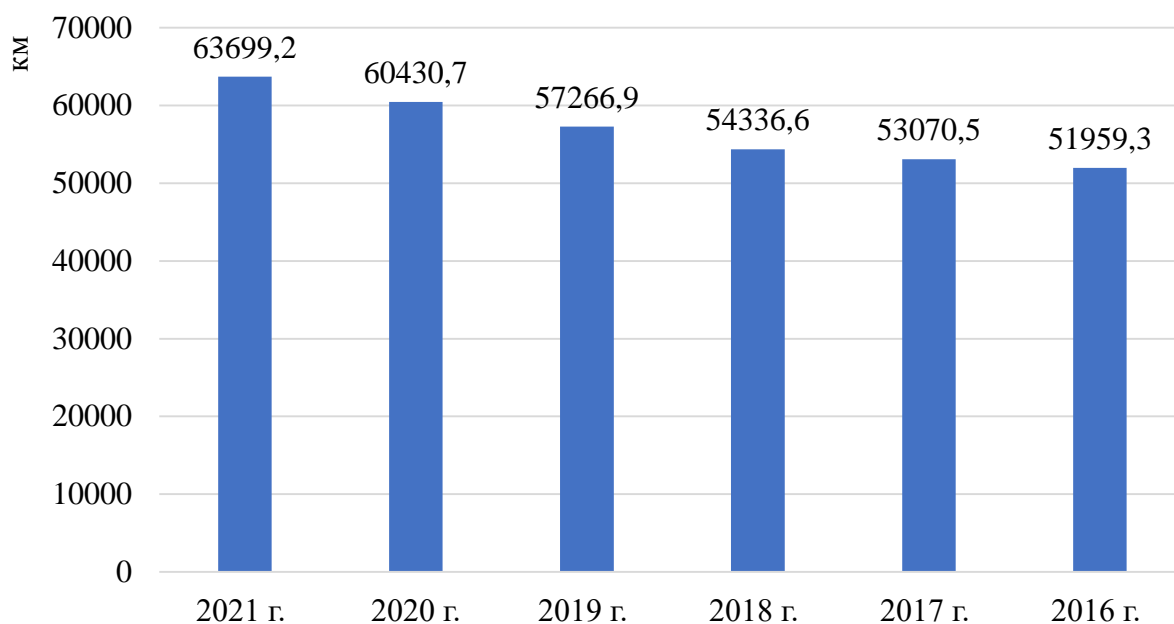


Рисунок 3. Протяженность автомобильных дорог общего пользования в Российской Федерации на конец года

Источник: составлено автором на основе данных Министерства транспорта Российской Федерации.

Представленные данные на графике 3 свидетельствует об увеличении протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения в 2021 году на 18,4 % по сравнению с 2016 годом.

По данным Федерального дорожного агентства «РОСАВТОДОР» с 2020 по 2022 годы общий объем отремонтированных дорог за счет средств госсистемы за время работы увеличится до 3,3 тыс. км, количество мостовых сооружений превысит 130. Капремонт с увеличением до четырех полос движения будет выполнен на 44 участках федеральных автодорог общей

протяженностью 600 км, проходящих по территориям 23 регионов страны. Ранее за счет дополнительного финансирования от «Платона» были построены и отремонтированы более 2 000 км проблемных дорог в 40 городах и регионах, 700 км федеральных трасс на выбранных грузоперевозчиками участках 10 автодорог и 31 мост в 20 субъектах РФ.

Кроме этого, по решению Правительства РФ до 2025 года порядка 20 тыс. км региональных дорог станут федеральными, что увеличит их протяженность почти на 40% [3].

Таким образом не вызывает сомнений о целесообразности введения системы взимания платы за проезд по федеральным дорогам автомобилей грузоподъемностью свыше 12 тонн.

Кроме системы «Платон» в России существуют платные федеральные дороги. В настоящее время существует ряд платных автомобильных дорог: М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-11 «Нева», Автомобильная дорога ЦКАД. Во избежание двойной платы за проезд для автомобилей разрешенной массой свыше 12 тонн на законодательном уровне на основании Федерального закона от 08.11.2007 №257-ФЗ (ред. От 15.04.2022) ст. 31.1 установлено, что взимание платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам такими транспортными средствами не применяются к платным автомобильным дорогам, платным участкам автомобильных дорог.

Заключение

Таким образом рассмотренные выше затраты транспортных организаций на содержание автомобильных дорог не вызывают сомнений в целесообразности таких сборов. Оценив действующие системы пополнения дорожных фондов необходимо рассмотреть вопрос о реформировании налогообложения транспортного налога, а именно следует, по мнению автора, учитывать такой фактор как пробег автомобиля за налоговый период,

что позволит более точно оценивать нанесенный ущерб автомобильным дорогам по каждому конкретному автомобилю.

Список источников

1. Абакарова Р.Ш. Транспортный налог: направления совершенствования // Экономика и предпринимательство. 2022. № 2 (139). С. 108-111.
2. Бакаева А.С., Семенова А.В., Фадеев К.А. К вопросу о целесообразности совершенствования транспортного налога в Российской Федерации // Инновации. Наука. Образование. 2021. № 34. С. 1948-1953.
3. Дорош Л.Ч. Экономическое обоснование применения системы Платон // Ростовский научный вестник. 2021. № 11. С. 109-117.
4. Изиева В.С. Транспортный налог и проблемы администрирования в РФ // Академическая публицистика. 2020. № 4. С. 224-227.
5. Каширина М.В., Салихов Г.М. Актуальные проблемы и пути реформирования транспортного налога в России // Московский экономический журнал. № 5 (1), 2018. С. 378-392.
6. Шумяцкий Р.И. Транспортный налог в России: новые подходы в исчислении // Сибирская финансовая школа. 2021. № 2 (142). С. 80-82.
7. Яловая А.С., Чернов Ю.И. Транспортный налог в российской федерации: основные проблемы и пути их решения // Эпомен. 2022. № 68. С. 356-362.

References

1. Abakarova R.Sh. Transportny`j nalog: napravleniya sovershenstvovaniya // E`konomika i predprinimatel`stvo. 2022. № 2 (139). S. 108-111.
2. Bakaeva A.S., Semenova A.V., Fadeev K.A. K voprosu o celesoobraznosti sovershenstvovaniya transportnogo naloga v Rossijskoj Federacii // Innovacii. Nauka. Obrazovanie. 2021. № 34. S. 1948-1953.
3. Dorosh L.Ch. E`konomicheskoe obosnovanie primeneniya sistemy` Platon // Rostovskij nauchny`j vestnik. 2021. № 11. S. 109-117.

4. Izieva V.S. Transportny`j nalog i problemy` administrirovaniya v RF // Akademicheskaya publicistika. 2020. № 4. S. 224-227.
5. Kashirina M.V., Salixov G.M. Aktual`ny`e problemy` i puti reformirovaniya transportnogo naloga v Rossii // Moskovskij e`konomicheskij zhurnal. № 5 (1), 2018. S. 378-392.
6. Shumyaczkiy R.I. Transportny`j nalog v Rossii: novy`e podxody` v ischislenii // Sibirskaya finansovaya shkola. 2021. № 2 (142). S. 80-82.
7. Yalovaya A.S., Chernov Yu.I. Transportny`j nalog v rossijskoj federacii: osnovny`e problemy` i puti ix resheniya // E`pomen. 2022. № 68. S. 356-362.

Для цитирования: Коротких Ю.С. К вопросу совершенствования налогообложения транспортных организаций // Московский экономический журнал. 2022. № 8. URL: <https://qje.su/ekonomicheskaya-teoriya/moskovskij-ekonomicheskij-zhurnal-8-2022-5/>

© Коротких Ю.С., 2022. Московский экономический журнал, 2022, № 8.