

УДК 336.2

DOI: 10.37890/jwt.vi77.428

Место и роль транспортного налога в налоговом потенциале регионального бюджета

Н.А. Маркова

ORCID: 0009-0005-3982-1230

*Волжский государственный университет водного транспорта,
г. Нижний Новгород, Россия*

Аннотация. Улучшение качества жизни в России неразрывно связано с увеличением количества транспортных средств, находящихся в собственности, и их налогообложением. В статье приведен обзор современных исследований практики начисления и уплаты транспортного налога как в России, так и за рубежом. Проведен анализ структуры и динамики транспортного налога, подлежащего уплате в региональный бюджет по юридическим и физическим лицам; анализ состава и динамики транспортного налога по наземным видам транспорта, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области физическими лицами, и выявлены основные тенденции изменений рассматриваемых показателей.

В ходе исследования налоговых доходов регионального бюджета определено место транспортного налога в доходах областного бюджета и дана характеристика степени собираемости транспортного налога в Нижегородской области. В статье дана оценка влияния транспортного налога на налоговый потенциал Нижегородской области и подчеркнут международный интерес к оценке налогового потенциала. Определено условие достижения прогнозных данных по поступлению транспортного налога в региональный бюджет и сформулирована роль рассматриваемого налога в налоговом потенциале Нижегородской области. Автором предложено несколько способов модернизации налогового законодательства, в части обложения транспортных средств, позволяющих решить противоречивую задачу по согласованию интересов региональных властей и собственников транспортных средств.

Ключевые слова: транспортный налог, транспортные средства, структура транспортного налога, доходы бюджета, региональный бюджет, сбалансированность бюджета, налоговый потенциал, Нижегородская область.

The place and role of the transport tax in the tax potential of the regional budget

Nataliya A. Markova

ORCID: 0009-0005-3982-1230

Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. Improving the quality of life in Russia is inextricably linked with an increase in the number of vehicles owned and their taxation. The article provides an overview of modern research on the practice of calculating and paying transport tax both in Russia and abroad. The analysis of the structure and dynamics of the transport tax payable to the regional budget for legal entities and individuals is carried out; analysis of the composition and dynamics of the transport tax on land modes of transport payable to the budget of the Nizhny Novgorod region by individuals, and the main trends of changes in the indicators under consideration are revealed.

In the course of the study of the tax revenues of the regional budget, the place of transport tax in the revenues of the regional budget was determined and the degree of collection of transport tax in the Nizhny Novgorod region was characterized. The article assesses the

impact of the transport tax on the tax potential of the Nizhny Novgorod region and emphasizes the international interest in assessing the tax potential. The condition for achieving forecast data on the receipt of transport tax to the regional budget is determined and the role of the tax in question in the tax potential of the Nizhny Novgorod region is formulated. The author suggests several ways to modernize tax legislation, in terms of taxation of vehicles, allowing to solve the controversial task of coordinating the interests of regional authorities and owners of vehicles.

Keywords: transport tax, vehicles, structure of transport tax, budget revenues, regional budget, budget balance, tax potential, Nizhny Novgorod region.

Введение

Транспортный налог был введен в России Федеральным законом от 24.07.2002 года № 110-ФЗ и в настоящее время регулируется 28 главой Налогового кодекса РФ. В соответствии с НК РФ, транспортный налог относится к региональным налогам, устанавливается и регулируется законами субъектов Российской Федерации.

Всесторонний анализ практики применения транспортного налога в России постоянно находится в зоне повышенного внимания среди отечественных ученых экономистов [1-5]. Многие из них проводят сравнительный анализ реализации налогового законодательства, в части обложения транспортных средств, как в России, так и за рубежом [3, 5], [6, с.841-847].

Оценка практики начисления и уплаты транспортного налога неразрывно связана с анализом собираемости рассматриваемого транспортного налога в РФ [5], [7, с.121-124], [8, с.55] и, безусловно, авторами подчеркивается региональный аспект [8, 9].

Проблемы формирования доходов бюджета [10] и его сбалансированности [11, с.4], [12, 13] неразрывно связаны с определением налогового потенциала региона. Теоретические основы содержания налогового потенциала; сравнительный анализ налогового потенциала различных регионов нашей страны и его взаимосвязь с транспортным налогом исследуются широким кругом отечественных ученых [14, с.61], [15], [16, с. 55], [17, 18].

Целью исследования является определение места и роли транспортного налога в налоговом потенциале Нижегородской области. Актуальность исследования обуславливается необходимостью анализа налогового потенциала Нижегородской области на современном этапе экономического развития, как фактора обеспечения сбалансированности регионального бюджета.

В ходе исследования всесторонне проанализирован размер и структура транспортного налога в разрезе налогоплательщиков; по видам транспорта. Особое внимание уделяется анализу состава и структуры транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области физическими лицами, по наземным транспортным средствам. Анализ транспортного налога в составе и структуре доходов бюджета Нижегородской области, оценка степени собираемости транспортного налога в регионе и прогноз доходов бюджета области позволили сформулировать практические рекомендации по практике применения транспортного налога в Нижегородской области и условие ежегодного прироста поступлений по рассматриваемому налогу в части раскрытия налогового потенциала региона.

Материалы и методы исследования

Источником статистической информации являются официальные данные Федеральной налоговой службы России, Министерства финансов Нижегородской области.

При выполнении исследования использованы методы анализа, синтеза, группировки, сравнения и обобщения. С помощью диаграмм и таблиц показана

структура транспортного налога, состав транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области; определено место и роль транспортного налога в доходах регионального бюджета.

Результаты исследования и обсуждение

В современном постоянно меняющемся мире становится все сложнее выявить закономерности, проводить анализ данных и, тем более, делать прогнозы экономического развития. Правда жизни заключается в том, что вызов времени не отменяет потребность в прогнозных сценариях развития экономики страны, региона. Прогноз экономического развития опирается на анализ сложившегося положения экономики и оценку возможных перспектив развития. Рассмотрим более подробно складывающуюся ситуацию в регионе, делая акцент на определение места и роли транспортного налога в налоговом потенциале Нижегородской области.

Плательщиками рассматриваемого налога являются юридические лица, физические лица (в том числе индивидуальные предприниматели), на которых зарегистрированы в государственных органах транспортные средства.

Проанализируем размер и структуру транспортного налога в Нижегородской области за последние годы. Данные представим в таблице 1.

Таблица 1

Структура и динамика транспортного налога в Нижегородской области, тыс. руб.

Показатели Плательщики	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	темп роста, %		
					2019	2020	2021
Организации, - тыс. руб. - уд. вес, %	592828 13,54	689235 15,02	839297 17,72	787628 16,21	116,26	121,77	93,84
Физические лица, - тыс. руб. - уд. вес, %	3786449 86,46	3900130 84,98	3897153 82,28	4071421 83,79	103,00	99,92	104,47
Итого: - тыс. руб. - уд. вес, %	4379277 100,00	4589365 100,00	4736450 100,00	4859049 100,00	104,80	103,20	102,59

Источник данных: рассчитано автором по данным официального сайта ФНС России www.nalog.gov.ru

Анализируя данные таблицы 1 по сумме транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области, можно сказать, что в абсолютном выражении размер транспортного налога увеличивается в периоде с 2018 по 2021 год. Так, в 2018 году размер транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области, составил 4 379 277 тыс. руб.; в 2019 году его размер увеличился на 210 088 тыс. руб. как за счет физических лиц (в размере 113 681 тыс. руб.), так и за счет организаций, плательщиков транспортного налога, в размере 96 407 тыс. руб. В 2020 году происходит увеличение размера транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области, на 147 085 тыс. руб. Как показывают аналитические данные таблицы 1, увеличение размера транспортного налога в 2020 году произошло, главным образом, за счет роста сумм начисленного транспортного налога по организациям. Ситуация меняется в 2021 году: по организациям транспортный налог, подлежащий уплате в бюджет Нижегородской области снижается на 51669 тыс. руб., а по физическим лицам существенно увеличивается (увеличение составляет 174268 тыс. руб.). Однако темп роста транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области,

снижается с 104,80% в 2019 году до 102,56% в 2021 году за счет замедления темпов роста транспортного налога по всем категориям плательщиков.

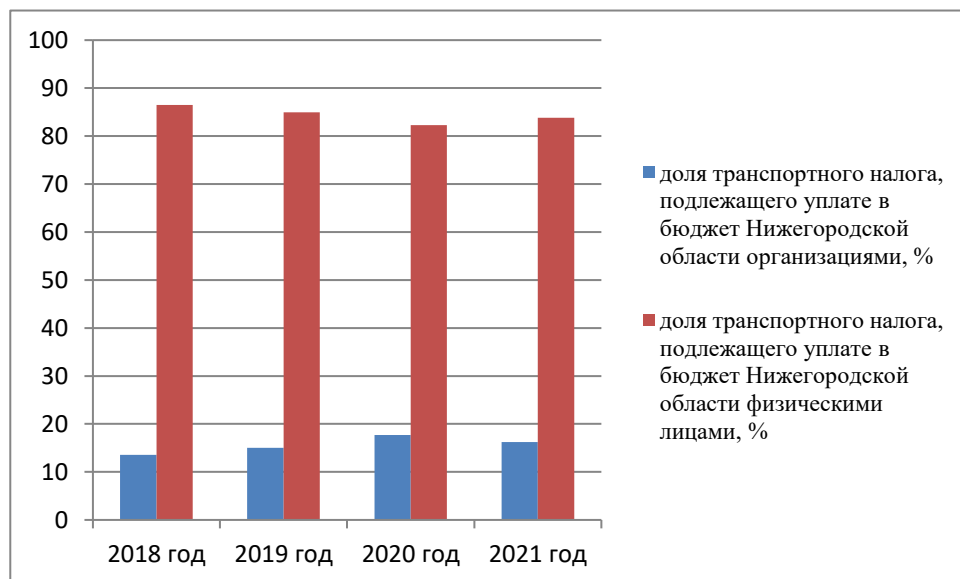


Рис. 1. Структура плательщиков транспортного налога в Нижегородской области

Структура транспортного налога в Нижегородской области по плательщикам (данные рис. 1) имеет устойчивую закономерность: доля транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет физическими лицами, почти в 5 раз превышает долю налога, подлежащего уплате в бюджет организациями Нижегородской области. Также следует отметить, что структура транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области, последовательно меняется. В анализируемом периоде доля транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет организациями Нижегородской области, увеличивается с 13,54% в 2018 году до 17,72% в 2020 году, что в абсолютном выражении составляет 839 297 тыс. руб. и чуть снижается в 2021 году. Транспортный налог, подлежащий уплате в бюджет Нижегородской области физическими лицами, имеет преобладающее значение, но сокращается с 86,46% в 2018 году до 82,28% в 2020 году соответственно. В 2021 году ситуация меняется и доля транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области физическими лицами, увеличивается и составляет 83,79%.

Проанализируем состав и структуру транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области, по видам транспортных средств отдельно по организациям и по физическим лицам. Данные представим в виде таблиц 2 и 3.

Таблица 2

Анализ состава и структуры транспортного налога (ТН), подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области, по видам транспортных средств (ТС) по организациям

Показатели		в том числе			Всего	
		по наземным ТС	по водным ТС	по воздушным ТС		
Годы	2018	- сумма транспортного налога, тыс. руб.	491205	97717	3906	592828
		- количество ТС, ед.	95884	2052	24	97960
		- уд. вес, %	82,86	16,48	0,66	100,00
	2019	- сумма транспортного налога, тыс. руб.	588249	96902	4084	689235
		- количество ТС, ед.	101832	2019	24	103875
		- уд. вес, %	85,35	14,06	0,59	100,00
	2020	- сумма транспортного налога, тыс. руб.	706162	131957	1178	839297
		- количество ТС, ед.	114518	3029	2	117569
		- уд. вес, %	84,14	15,72	0,14	100,00
	2021	- сумма транспортного налога, тыс. руб.	701382	85187	1059	787628
		- количество ТС, ед.	85172	1763	19	86954
		- уд. вес, %	89,05	10,82	0,13	100,00
Изменения	2019	Темп роста транспортного налога, %	113,65	99,17	104,56	116,25
		Абс. изменение транспортного налога, тыс. руб.	97044	-815	178	96407
	2020	Темп роста транспортного налога, %	120,04	136,18	28,84	121,77
		Абс. изменение транспортного налога, тыс. руб.	117913	35055	-2906	150062
	2021	Темп роста транспортного налога, %	99,32	64,56	89,90	93,84
		Абс. изменение транспортного налога, тыс. руб.	- 4780	-46770	- 119	- 51669

Источник данных: рассчитано автором по данным официального сайта ФНС России www.nalog.gov.ru

Анализируя данные таблицы 2 в разрезе видов транспорта по организациям можно сказать, что транспортный налог, подлежащий уплате в бюджет Нижегородской области по наземным транспортным средствам, существенно преобладает (доля рассматриваемого налога составила 84,14% в 2020 году) и ежегодно увеличивается в абсолютном выражении (с 491205 тыс. руб. в 2018 году до 706162 тыс. руб. в 2020 году). Количество единиц наземного транспорта по организациям (учтенного в базе данных налоговых органов) также увеличивается в анализируемом периоде. Транспортный налог по водным транспортным средствам, подлежащий уплате в бюджет Нижегородской области организациями, не превышает 16%, однако его сумма увеличилась в 2020 году на 35055 тыс. руб. за счет увеличения водных транспортных средств на 1010 единиц. Доля транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области организациями, по воздушным транспортным средствам незначительна и в 2020 году составила лишь 0,14% от совокупного объема транспортного налога, что в абсолютном выражении составляет 1178 тыс. руб. Ситуация кардинально меняется в 2021 году: по всем

анализируемым видам транспортных средств организациями Нижегородской области начислено меньше транспортного налога чем в 2020 году. Наибольшее сокращение транспортного налога произошло по водным транспортным средствам и составило 46 770 тыс. руб.

Таблица 3

Анализ состава и структуры транспортного налога (ТН), подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области, по видам транспортных средств (ТС) по физическим лицам

Показатели		в том числе			Всего	
		по наземным ТС	по водным ТС	по воздушным ТС		
Годы	2018	- сумма транспортного налога, тыс. руб.	3737334	48051	1064	3786449
		- количество ТС, ед.	1134415	9743	58	1144216
		- уд. вес, %	98,70	1,27	0,03	100,00
	2019	- сумма транспортного налога, тыс. руб.	3855291	43792	1047	3900130
		- количество ТС, ед.	1144510	10891	66	1155467
		- уд. вес, %	98,85	1,12	0,03	100,00
	2020	- сумма транспортного налога, тыс. руб.	3851760	44306	1087	3897153
		- количество ТС, ед.	1141167	10714	56	1151937
		- уд. вес, %	98,84	1,14	0,02	100,00
	2021	- сумма транспортного налога, тыс. руб.	4029582	40 832	1007	4071421
		- количество ТС, ед.	1134693	9999	58	1144750
		- уд. вес, %	98,97	1,00	0,03	100,00
Изменения	2019	Темп роста транспортного налога, %	103,16	91,14	98,40	103,00
		Абс. изменение транспортного налога, тыс. руб.	117957	-4259	-17	113681
	2020	Темп роста транспортного налога, %	99,91	101,17	103,82	99,92
		Абс. изменение транспортного налога, тыс. руб.	-3531	514	40	-2977
	2021	Темп роста транспортного налога, %	104,62	92,16	92,64	104,47
		Абс. изменение транспортного налога, тыс. руб.	177822	- 3474	-80	174268

Источник данных: рассчитано автором по данным официального сайта ФНС России www.nalog.gov.ru

Транспортный налог, подлежащий уплате в бюджет Нижегородской области физическими лицами по наземным транспортным средствам (данные табл. 3), существенно преобладает и составляет более 98% ежегодно. В 2019 году происходит увеличение транспортного налога по наземным транспортным средствам физических лиц на 117 957 тыс. руб. за счет увеличения количества учтенных налоговыми органами транспортных средств на 10095 единиц, но в 2020 году количество наземных транспортных средств сократилось на 3343 единиц по сравнению с предыдущим годом, что привело к уменьшению транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области физическими лицами по наземным транспортным средствам, на 3531 тыс. руб. в 2020 году. В 2021 году величина

транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области, по наземным транспортным средствам физических лиц увеличилась на 177 822 тыс. руб., что составило рекордное значение в 4,62 % в анализируемом периоде (данные табл.3). Доля транспортного налога по водным транспортным средствам физических лиц в Нижегородской области колеблется в пределах 1%, что в абсолютном выражении не превышает 50 млн. руб. в анализируемом периоде.

Рассмотрим более подробно размер транспортного налога по наземным транспортным средствам, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области физическими лицами. Данные представим в таблице 4.

Таблица 4

Анализ состава и динамики транспортного налога по наземным транспортным средствам, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области физическими лицами

Виды наземных транспортных средств	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	темп роста, %		
	сумма, тыс. руб.	сумма, тыс. руб.	сумма, тыс. руб.	сумма, тыс. руб.	2019	2020	2021
Автомобили легковые	3131102	3202232	3224896	3371220	102,27	100,71	104,54
Мотоциклы и мотороллеры	20659	21981	22462	23628	106,40	102,19	105,19
Автобусы	33255	34345	32372	34227	103,28	94,26	105,73
Автомобили грузовые	524515	560656	543641	570963	106,89	96,97	105,03
Другие самоходные ТС	24193	24884	24307	24970	102,86	97,68	102,73
Снегоходы, мотосани	3610	11193	4082	4574	310,06	36,47	112,05
Итого:	3737334	3855291	3851760	4029582	103,16	99,91	104,62

Источник данных: рассчитано автором по данным официального сайта ФНС России www.nalog.gov.ru

Сумма транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области физическими лицами, по легковым автомобилям занимает лидирующие позиции и составляет более 83% ежегодно в анализируемом периоде (данные табл. 4 и рис. 2). Более того, размер транспортного налога по легковым автомобилям, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области физическими лицами, в абсолютном выражении непрерывно увеличивается и прирост составляет 71130 тыс. руб. в 2019 году; 22664 тыс. руб. в 2020 году и 146324 тыс. руб. в 2021 году соответственно.

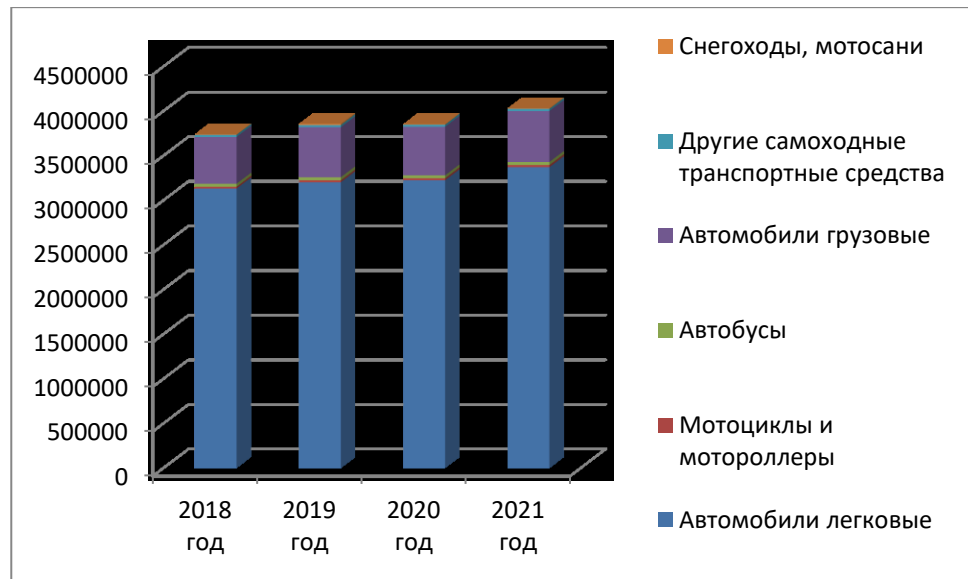


Рис. 2. Динамика транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области физическими лицами, по наземным видам транспортных средств, тыс. руб.

Размер транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области физическими лицами, в категории «Автобусы», «Автомобили грузовые» и другие наземные транспортные средства в 2020 году снизился (данные табл. 4 и рис. 2): по «Автобусам» снижение транспортного налога составило 1973 тыс. руб.; по «Автомобилем грузовым» налог снизился на 17015 тыс. руб.; по снегоходам и другим самоходным транспортным средствам снижение налога составило более 7600 тыс. руб. Выявленное сокращение транспортного налога обусловлено уменьшением количества единиц транспортных средств, учтенных в базе данных налоговых органов, в связи со снижением предпринимательской активности из-за пандемии COVID-19. Несмотря на пандемию, в 2021 году ситуация меняется и происходит увеличение сумм транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области физическими лицами, по всем видам наземных транспортных средств.

Как видно из проведенного анализа данных по суммам транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет Нижегородской области, наибольшие суммы приходятся на физических лиц в категории транспортных средств «Автомобили легковые». Так, в 2020 году физическими лицами Нижегородской области (плательщиками транспортного налога) было зарегистрировано в ГИБДД 985546 легковых автомобилей; наибольшее их количество приходится на машины с мощностью до 100 л. с. (449938 единиц) и на машины мощностью от 100 до 150 л. с. (425419 единиц). По данным агентства «Автостат» Нижегородская область в середине 2021 года занимала 11 место в рейтинге субъектов РФ по объему зарегистрированного автопарка.

По законодательству РФ транспортный налог относится к региональным налогам. Проанализируем место транспортного налога в доходах бюджета Нижегородской области. Данные анализа представим в виде таблицы 5 и рисунка 3.

Таблица 5

Анализ транспортного налога в составе и структуре доходов бюджета Нижегородской области

Показатели	2019 год	2020 год	2021 год	темпы роста, %	
				2020	2021
Доходы областного бюджета всего, млн. руб.	179584,74	211865,05	245105,94	117,97	115,69
<i>в том числе:</i> Налоговые доходы, млн. руб.	142430,62	140958,84	174478,13	98,97	123,78
- уд. вес, %	79,31	66,53	71,18		
<i>из них:</i> - транспортный налог, млн. руб.	4225,61	4542,58	4556,98	107,50	100,32
- доля транспортного налога в налоговых доходах областного бюджета, %	2,97	3,22	2,61		

Источник данных: рассчитано автором по официальным данным сайта
Министерства финансов Нижегородской области www.mf.nnov.ru

Анализируя данные таблицы 5 можно сказать, что доходы бюджета Нижегородской области ежегодно увеличиваются. Так, в 2020 году фактическое поступление всех видов доходов в бюджет возросло на 17,97%, а в 2021 году на 15,69%, что в абсолютном выражении составило 32280,31 млн. руб. в 2020 году и 33240,89 млн. руб. в 2021 году соответственно. Основным источником доходов бюджета Нижегородской области - это налоговые доходы. Хотя за пандемийные 2020 и 2021 годы доля налоговых доходов в бюджет Нижегородской области сократилась и составила 66,53% в 2020 году и 71,18% в 2021 году против 79,31% в 2019 году. Снижение предпринимательской активности и экономические проблемы в этот период сыграли значительную роль в снижении налоговых поступлений в бюджет Нижегородской области. Однако имущественный налог, к которому относится транспортный налог, в пандемийные годы неуклонно увеличивался в абсолютном выражении, но его доля, как в составе налоговых доходов бюджета Нижегородской области, так и в составе доходов областного бюджета, незначительна и колеблется в диапазоне 2 - 3% (данные табл. 5 и рис. 3). В ходе исследования установили, что анализу региональной практики применения налогового законодательства, в части обложения транспортных средств, уделяется достаточное внимание в научном мире. В своих научных работах авторы [5], [9], [19, с. 410], [20, с. 144] и другие экономисты неоднократно подчеркивали незначительную долю транспортного налога в доходах региональных бюджетов на всей территории нашей страны.

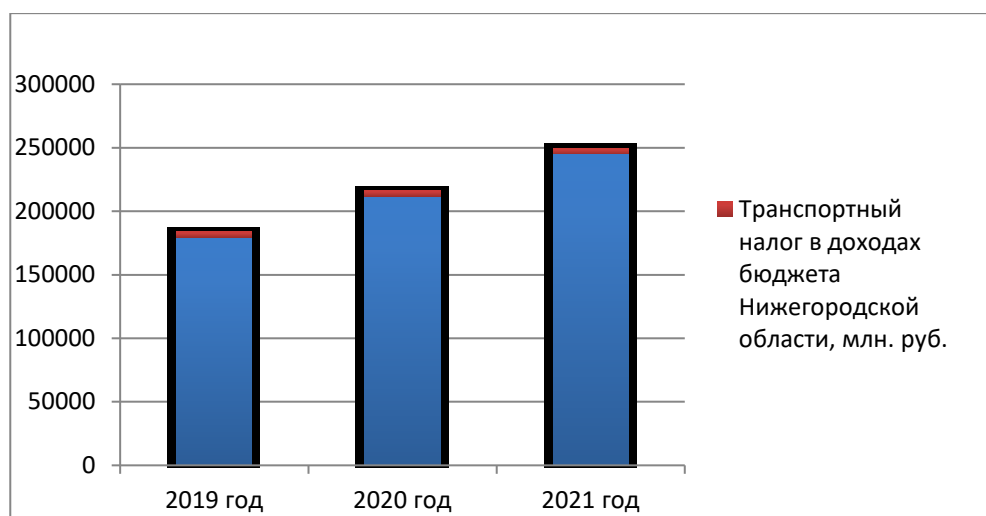


Рис. 3. Доходы бюджета Нижегородской области, млн. руб.

Данные рисунка 3 наглядно демонстрируют место транспортного налога в доходах бюджета Нижегородской области. Следует отметить, что в динамике доля транспортного налога в доходах областного бюджета ежегодно сокращалась в анализируемом периоде. В 2019 году доля транспортного налога в доходах областного бюджета составляла 2,35%, в 2020 году она снизилась до 2,14% и в 2021 году продолжала уменьшаться, достигнув значения 1,86%, то есть менее 2 % от доходов бюджета Нижегородской области. Более того, при низкой доле в доходах областного бюджета, по транспортному налогу ежегодно формируется задолженность.

Таблица 6

Степень собираемости транспортного налога в Нижегородской области

Годы	Начислено транспортного налога тыс. руб.	Поступило в бюджет транспортного налога, тыс. руб.	Процент исполнения, %
2018	4 379 277	3 959 168	90,41
2019	4 589 365	4 225 609	92,07
2020	4 736 450	4 542 584	95,91
2021	4 675 929	4 556 975	97,46

Анализ степени собираемости транспортного налога в Нижегородской области (данные табл. 6) показывает, что за последние 4 года ситуация в регионе кардинально изменилась. В анализируемом периоде наблюдается ежегодный рост процента собираемости транспортного налога, что является положительным моментом для экономики региона. Процент собираемости транспортного налога в Нижегородской области в 2018 году составлял 90,41%, а в 2021 году вырос до 97,46%.

Согласно Закону об областном бюджете в Нижегородской области на 2022 год и период 2023 и 2024 годов запланированы следующие параметры (данные табл. 7).

Таблица 7

Анализ доли транспортного налога в составе прогнозируемых доходов бюджета Нижегородской области

Показатели	2022	прогноз 2023	прогноз 2024	темп роста, %		абс. изм., млн. руб.	
	сумма, млн. руб.	сумма, млн. руб.	сумма, млн. руб.	2023	2024	2023	2024
Доходы областного бюджета	228377,21	237403,16	232881,97	103,95	98,10	9025,95	-4521,19
Транспортный налог	4713,07	4917,92	5114,64	104,35	104,00	204,85	196,72
Доля транспортного налога в составе доходов областного бюджета, %	2,06	2,07	2,20	100,49	106,28	0,01	0,13

Согласно принятым и скорректированным параметрам областного бюджета размер транспортного налога занимает своё место и составляет чуть более 2 % от совокупных доходов бюджета Нижегородской области (данные табл. 7). Этот показатель ниже, чем в предыдущем анализируемом периоде (2019 и 2020 годах), но больше чем в 2021 году (1.86 %). Хотя в абсолютном выражении запланированный размер транспортного налога увеличивается на 4,35 % в 2023 году и на 4,00 % в 2024 году соответственно. Как видно из данных таблицы 7, региональные власти планируют ежегодный прирост в доходах областного бюджета транспортного налога порядка 200 млн. руб. Оценим влияние транспортного налога на налоговый потенциал Нижегородской области. Следует отметить, что оценке налогового потенциала в настоящее время уделяют внимание не только в нашей стране (как было отмечено ранее), но и в дружественных зарубежных странах [21, 22].

В Постановлении Правительства РФ от 22 ноября 2004 года № 670 «О распределении дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации» (ред. от 24.12.2021 г.) определен порядок расчета налогового потенциала субъекта РФ (приложение №1) [23]. Согласно действующей методике в расчет налогового потенциала включают: налоговый потенциал по налогу на прибыль; налоговый потенциал по налогу на доходы физических лиц; налоговый потенциал по налогу на имущество организаций; налоговый потенциал по акцизам; налоговый потенциал по налогу на добычу полезных ископаемых и прочие налоговые доходы. Транспортный налог, таким образом, входит в состав прочих налоговых доходов субъекта РФ и не имеет детального расчета на перспективу. В пункте 4 рассматриваемой методики расчета налогового потенциала субъекта РФ представлена формула расчета налогового потенциала субъекта РФ по прочим видам налогов. Указанная формула основывается на налоговом потенциале и прогнозе поступления налоговых доходов по основным (ранее изложенным) налогам; среднегодовой численности экономически активного населения и не включает в себя детальную информацию по транспортному налогу. В сложившейся ситуации можно смело утверждать, что прогнозная величина доходов областного бюджета по транспортному налогу носит эмпирический характер.

Анализируя данные по суммам транспортного налога, подлежащего уплате в бюджет региона, составу и структуре рассматриваемого налога можно предположить, что запланированный ежегодный прирост поступлений по транспортному налогу в бюджет Нижегородской области в размере 200 млн. руб. станет реальностью только при ежегодном увеличении транспортных средств на 20000 единиц либо у физических лиц, либо у организаций, плательщиков рассматриваемого налога. Принимая во внимание складывающуюся ситуацию в экономике страны и региона в

настоящий момент: невысокую предпринимательскую активность в постпандемийный период, санкции, инфляцию и стремительный рост цен на наземные транспортные средства, а также снижение доходности россиян, нам представляется маловероятным запланированный сценарий увеличения поступлений по транспортному налогу в бюджет Нижегородской области.

Несмотря на низкую долю транспортного налога в составе доходов регионального бюджета, рассматриваемый налог затрагивает целый комплекс разнонаправленных интересов.

Региональная власть рассматривает транспортный налог в группе имущественных налогов и правомерно считает, что с ростом доходов население и субъекты хозяйствования будут стремиться создавать себе комфортную мобильную жизнь и приобретать имущество, к которому относятся и транспортные средства, что в перспективе приведет к увеличению поступлений в региональный бюджет по транспортному налогу. На таком понимании основывается нежелание региональных властей серьезно пересматривать налоговое законодательство (в части налогообложения транспортных средств).

Однако, в последнее время в нашей стране все чаще поднимается вопрос о социальном неравенстве в обществе, которое напрямую связано с доходностью населения, его имущественной базой. В связи с этим, транспортный налог, на наш взгляд, можно отнести к группе не только имущественных налогов, но и к «налогам на роскошь», так как в современных условиях приобретение, содержание и эксплуатация транспортного средства – это дорогое удовольствие для большинства россиян и серьезно затрагивает их экономические интересы.

Нам представляется возможным решение противоречивой задачи по согласованию интересов региональных властей и собственников транспортных средств одним из следующих способов.

Первый способ заключается в пересмотре и научном обосновании методики расчета суммы транспортного налога, где акцент необходимо делать на ставке транспортного налога. Об изменении подходов к обоснованию ставки по транспортному налогу говорят многие ученые [3, 24]. Мы считаем, что ставка по транспортному налогу может зависеть не только от мощности двигателя, как сейчас, но и от пробега транспортного средства, других эксплуатационных характеристик объекта налогообложения, что справедливо будет отражать работу транспортного средства и учитывать время простоя. Разумным нам представляется и учет экологического вреда, который наносит транспортное средство в период его эксплуатации, что также необходимо учесть при обосновании ставки по транспортному налогу. Вкладом в решение вопроса о «социальной справедливости», на наш взгляд, может быть реализация предложения о значительном повышении ставки транспортного налога на дорогие транспортные средства. Вариантов обоснования ставки по транспортному налогу множество, но в настоящее время перед страной стоят более важные первоочередные задачи и налогу, который имеет низкую долю в доходах региональных бюджетов и несущественно влияет на налоговый потенциал региона, вряд ли власти будут уделять сейчас внимание. В складывающейся ситуации нам представляется более реальным второй способ решения конфликта интересов по транспортному налогу: перевод транспортного налога в категорию «налога на роскошь» и пересмотр налогового законодательства для дорогих авто, яхт, самолетов, катеров и т.п. Второй способ модернизации налогообложения дорогостоящих транспортных средств нам представляется более реалистичным, так как не связан категорией налогоплательщиков, его жизненной ситуацией (которую можно и завуалировать), а направлен на объект налогообложения. И если физическое или юридическое лицо имеет возможность приобрести и эксплуатировать дорогостоящее транспортное средство, то справедливо

полагать, что оно избыток и возможность заплатить налог, что положительно скажется на практике собираемости транспортного налога и доходах региональных бюджетов. Можно также рекомендовать и полную отмену транспортного налога и поиск альтернативных источников формирования выпадающих доходов регионального бюджета.

Заключение

Транспортный налог – имущественный налог и, прежде всего, затрагивает интересы собственников имущества, в частности: собственников транспортных средств. Особенность транспортного налога прежде всего заключается в том, что право собственности и транспортное средство может принадлежать одному физическому или юридическому лицу, а фактическое использование осуществляться другими лицами. Во-вторых, интенсивность использования транспортного средства может быть различной, а рассматриваемый налог является ежегодно уплачиваемым и степень эксплуатации транспортного средства методика его расчета не учитывает. В-третьих, любое транспортное средство в процессе эксплуатации нуждается в топливе, оплата которого включает уплату акциза, что ложится двойным бременем на владельца транспортного средства.

Указанные нюансы неоднократно поднимались в научной сфере, политиками и представителями общественности на протяжении двадцатилетней практики его применения.

Депутаты Законодательного собрания Нижегородской области (по инициативе фракции ЛДПР) еще в 2018 году предложили внести изменения в НК РФ в части отмены транспортного налога. Решение не было принято Государственной Думой РФ. Учитывая низкую долю суммы транспортного налога в доходах регионального бюджета, плательщиками которого преимущественно являются физические лица по категории «автомобили легковые» и одновременно высокую социальную значимость рассматриваемого налога, нам представляется возможной очередная инициатива по отмене транспортного налога. Более того, выпадающие доходы регионального бюджета можно с лихвой компенсировать либо гибким регулированием акцизов на топливо, либо набирающими обороты поступлениями от организованных парковок, что напрямую связано с эксплуатацией транспортного средства.

Список литературы

1. Сагитова И. Ф. Повышенный транспортный налог в России: налог на "роскошь"? / И. Ф. Сагитова, К. А. Аксяева // *Современные научные исследования и разработки*. – 2018. – Т. 2, № 11(28). – С. 947-949. – EDN YUKYCL.
2. Крайнова И. М. Транспортный налог 2022 г.: изменения и актуальные вопросы исчисления / И. М. Крайнова, С. Н. Артыкова // *Актуальные проблемы и перспективы развития экономики: российский и зарубежный опыт*. – 2022. – № 2(40). – С. 11-14. – EDN IYDEIT.
3. Тимонина В. С. Совершенствование системы налогообложения физических лиц. Транспортный налог / В. С. Тимонина // *Дневник науки*. – 2019. – № 8(32). – С. 33. – EDN WIAEUV.
4. Яловая А. С. Транспортный налог в Российской Федерации: основные проблемы и пути их решения / А. С. Яловая, Ю. И. Чернов // *Эпомен*. – 2022. – № 68. – С. 356-362. – EDN YOOLWI.
5. Левшукова О. А. Транспортный налог: отечественный и зарубежный опыт / О. А. Левшукова, Д. В. Волошко, Д. А. Зацепилина // *Вестник Академии знаний*. – 2021. – № 45(4). – С. 394-399. – DOI: <https://doi.org/10.24412/2304-6139-2021-11392>. – EDN DLCAEJ.
6. Шелепова Н. В. Сравнительный анализ налогообложения транспортных средств в Российской Федерации и Японии / Н. В. Шелепова, А. С. Сергиенко // *Экономика*,

- предпринимательство и право. – 2023. – Т. 13, № 3. – С. 839-850. – DOI 10.18334/errp.13.3.117420. – EDN TYNRSW.
7. Семенова Г. Н. Транспортный налог как доходный источник бюджетов субъектов Российской Федерации / Г. Н. Семенова // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Экономика. – 2022. – № 2. – С. 111-126. – DOI: <https://doi.org/10.18384/2310-6646-2022-2-111-126>. – EDN GXGUFM.
 8. Алимова М. С. Среднесрочное налоговое прогнозирование транспортного налога на региональном уровне / М. С. Алимова, С. А. Алимов // Вестник Прикамского социального института. – 2021. – № 2(89). – С. 52-60. – EDN SZZWKL.
 9. Ушаков В. Н. Оценка роли региональных налогов в динамике доходов бюджета Иркутской области: современные реалии дотационности / В. Н. Ушаков // Управленческое консультирование. – 2023. – № 3(171). – С. 57-72. – DOI: <https://doi.org/10.22394/1726-1139-2023-3-57-72>.
 10. Маркова Н.А., Козлова К.В., Коннова А.Н. Роль налогообложения в доходах государственного бюджета РФ // Великие реки 2016: Материалы международной научно-методической конференции. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2016. – URL: <http://вф-река-море.рф/2016/PDF/100.pdf> (дата обращения 05.06.2023).
 11. Гоманова Т. К. Развитие налогового потенциала субъекта РФ как способ обеспечения сбалансированности регионального бюджета / Т. К. Гоманова, А. В. Гришанова // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. – 2023. – № 1(73). URL: <https://еее-region.ru/article/7307/> – EDN ILKVHE. (дата обращения 04.06.2023).
 12. Маркова Н.А., Попандопуло И.Д. Урегулирование проблем сбалансированности государственного бюджета // Великие реки 2016: Материалы международной научно-методической конференции. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2016. – URL: <http://вф-река-море.рф/2016/PDF/102.pdf>. (дата обращения 05.06.2023).
 13. Заливалов Н. В. Бюджетный профицит. Дефицит бюджета / Н. В. Заливалов, Н. А. Маркова // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. – 2014. – № 40. – С. 200-202. – EDN SSXSAH. – URL: http://journal.vsuwt.ru/public/v_arc/v40.pdf. (дата обращения 06.06.2023).
 14. Максимчук О. В. Налоговый потенциал как фактор стимулирования эффективности инновационной экономики в современных условиях / О. В. Максимчук, Л. Н. Чижо, М. Н. Савченко // Актуальные проблемы экономики и менеджмента. – 2021. – № 2(30). – С. 60-72. – EDN VBKWFL.
 15. Рошупкина В. В. Налоговый потенциал СКФО в условиях санкций: проблемы, модели, институты обеспечения / В. В. Рошупкина // Вестник Северо-Кавказского федерального университета. – 2022. – № 6(93). – С. 40-49. – DOI: <https://doi.org/10.37493/2307-907X.2022.6.5>. – EDN ELMFBY.
 16. Морозова Г. В. Оценка налогового потенциала и направления его повышения (на примере Приволжского федерального округа) / Г. В. Морозова, Д. В. Трофимова // Казанский экономический вестник. – 2021. – № 1(51). – С. 54-59. – EDN YYPHRF.
 17. Бубнов В. А. Понятийный аппарат налогового потенциала / В. А. Бубнов, Н. К. Окишева // Baikal Research Journal. – 2022. – Т. 13, № 1. – DOI 10.17150/2411-6262.2022.13(1).3. – EDN BWXXKV.
 18. Токаева С. К. Проблемы укрепления налогового потенциала субъектов Российской Федерации при действующем налогово-бюджетном механизме / С. К. Токаева, Л. А. Туаева // Финансовая жизнь. – 2021. – № 4. – С. 36-40. – EDN UCSYLX.
 19. Щербакова И. Г. Проблемы и перспективы развития транспортного налога в Удмуртской Республике / И. Г. Щербакова, Г. А. Хрипко // Вестник Удмуртского университета. Серия Экономика и право. – 2021. – Т. 31, № 3. – С. 409-414. – DOI: <https://doi.org/10.35634/2412-9593-2021-31-3-409-414>. EDN NYGOPE.
 20. Зотиков Н. З. Налоги и платежи, уплачиваемые физическими лицами, влияние на их финансовое положение / Н. З. Зотиков // Вестник университета. – 2022. – № 6. – С. 140-149. – DOI: <https://doi.org/10.26425/1816-4277-2022-6-140-149>. – EDN BSRIYP.
 21. Иброгимова А. У. Роль и значение налогово-инвестиционного потенциала в развитии национальной экономики / А. У. Иброгимова, Ф. С. Обидов // Известия Академии

- наук Республики Таджикистан. Отделение общественных наук. – 2021. – № 2(263). – С. 106-110. – EDN EENHYQ.
22. Маъмуров А. М. Арзёбии ваъзи муосири маъмурикунонии андоз дар сатҳи минтакавӣ / А. М. Маъмуров, С. Б. Саломов // Ахбори Донишгоҳи давлатии ҳуқуқ, бизнес ва сиёсати Тоҷикистон. Силсилаи илмҳои ҷомеашиносӣ. – 2022. – No. 2(91). – P. 82-92. – DOI: <https://doi.org/10.24412/2411-1945-2022-2-82-92>. – EDN ULBGAZ.
23. Постановление Правительства РФ от 22 ноября 2004 г. N 670 "О распределении дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации" (с изменениями и дополнениями).
24. Шумяцкий Р. И. Транспортный налог в России: новые подходы в исчислении / Р. И. Шумяцкий // Сибирская финансовая школа. – 2021. – № 2(142). – С. 80-82. – EDN XEDLYA.

References

1. Sagitova I. F. Povyshennyj transportnyj налог v Rossii: налог na "roskosh"? / I. F. Sagitova, K. A. Aksyaeva // *Sovremennye nauchnye issledovaniya i razrabotki*. – 2018. – T. 2, no. 11(28). – pp. 947-949. (in Russ.) – EDN YUKYCL.
2. Krajnova I. M. Transportnyj налог 2022 g.: izmeneniya i aktual'nye voprosy ischisleniya / I. M. Krajnova, S. N. Artykova // *Aktual'nye problemy i perspektivy razvitiya ehkonomiki: rossijskij i zarubezhnyj opyt*. – 2022. – no. 2(40). – pp. 11-14. (in Russ.) – EDN IYDEIT.
3. Timonina V. S. Sovershenstvovanie sistemy nalogooblozheniya fizicheskikh lic. *Transportnyj налог* / V. S. Timonina // *Dnevnik nauki*. – 2019. – no. 8(32). – pp. 33. (in Russ.) – EDN WIAEUU.
4. Yalovaya A. S. Transportnyj налог v Rossijskoj Federacii: osnovnye problemy i puti ikh resheniya / A. S. Yalovaya, YU. I. Chernov // *Ehpomen*. – 2022. – no. 68. – pp. 356-362. (in Russ.) – EDN YOOLWI.
5. Levshukova O. A. Transportnyj налог: otechestvennyj i zarubezhnyj opyt / O. A. Levshukova, D. V. Voloshko, D. A. Zacepilina // *Vestnik Akademii znaniy*. – 2021. – no. 45(4). – pp. 394-399. (in Russ.) – DOI: <https://doi.org/10.24412/2304-6139-2021-11392>. – EDN DLCAEJ.
6. Shelepova N. V. Srovnitel'nyj analiz nalogooblozheniya transportnykh sredstv v Rossijskoj Federacii i Yaponii / N. V. Shelepova, A. S. Sergienko // *Ehkonomika, predprinimatel'stvo i pravo*. – 2023. – T. 13, no. 3. – pp. 839-850. (in Russ.) – DOI 10.18334/epp.13.3.117420. – EDN TYNRSW.
7. Semenova G. N. Transportnyj налог kak dokhodnyj istochnik byudzheta sub'ektov Rossijskoj Federacii / G. N. Semenova // *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo oblastnogo universiteta. Seriya: Ehkonomika*. – 2022. – no. 2. – pp. 111-126. (in Russ.) – DOI: <https://doi.org/10.18384/2310-6646-2022-2-111-126>. – EDN GXGUFM.
8. Alimova M. S. Srednesrochnoe nalogovoe prognozirovanie transportnogo naloga na regional'nom urovne / M. S. Alimova, S. A. Alimov // *Vestnik Prikamskogo social'nogo instituta*. – 2021. – no. 2(89). – pp. 52-60. (in Russ.) – EDN SZZWKL.
9. Ushakov V. N. Ocenka roli regional'nykh nalogov v dinamike dokhodov byudzheta Irkutskoj oblasti: sovremennye realii dotacionnosti / V. N. Ushakov // *Upravlencheskoe konsul'tirovanie*. – 2023. – no. 3(171). – pp. 57-72. (in Russ.) – DOI: <https://doi.org/10.22394/1726-1139-2023-3-57-72>.
10. Markova N.A., Kozlova K.V., Konnova A.N. Rol' nalogooblozheniya v dokhodakh gosudarstvennogo byudzheta RF // *Velikie reki 2016: Materialy mezhdunarodnoj nauchno-metodicheskoy konferencii. FGBOU VO «VGUVT»*. – 2016. (in Russ.). URL: <http://vf-reka-more.rf/2016/PDF/100.pdf> (accessed 05.06.2023).
11. Gomanova T. K. Razvitie nalogovogo potenciala sub'ekta RF kak sposob obespecheniya sbalansirovannosti regional'nogo byudzheta / T. K. Gomanova, A. V. Grishanova // *Regional'naya ehkonomika i upravlenie: ehlektronnyj nauchnyj zhurnal*. – 2023. – no. 1(73). (in Russ.) URL: <https://eee-region.ru/article/7307/> – EDN ILKVHE. (accessed 04.06.2023).
12. Markova N.A., Popandopulo I.D. Uregulirovanie problem sbalansirovannosti gosudarstvennogo byudzheta // *Velikie reki 2016: Materialy mezhdunarodnoj nauchno-metodicheskoy konferencii. FGBOU VO «VGUVT»*. – 2016. (in Russ.) – URL: <http://vf-reka-more.rf/2016/PDF/102.pdf>. (accessed 05.06.2023).

13. Zalivalov N. V. Byudzhetnyj proficit. Deficit byudzheta / N. V. Zalivalov, N. A. Markova // Vestnik Volzhskoj gosudarstvennoj akademii vodnogo transporta. – 2014. – no. 40. – pp. 200-202. (in Russ.) – EDN SSXSAH. – URL: http://journal.vsuwt.ru/public/v_arc/v40.pdf. (accessed 06.06.2023).
14. Maksimchuk O. V. Nalogovyy potencial kak faktor stimulirovaniya ehffektivnosti innovacionnoj ehkonomiki v sovremennykh usloviyakh / O. V. Maksimchuk, L. N. Chizho, M. N. Savchenko // Aktual'nye problemy ehkonomiki i menedzhmenta. – 2021. – no. 2(30). – pp. 60-72. (in Russ.) – EDN VBKWFL.
15. Roshchupkina V. V. Nalogovyy potencial SKFO v usloviyakh sankcij: problemy, modeli, instituty obespecheniya / V. V. Roshchupkina // Vestnik Severo-Kavkazskogo federal'nogo universiteta. – 2022. – no. 6(93). – pp. 40-49. (in Russ.) – DOI: <https://doi.org/10.37493/2307-907X.2022.6.5>. – EDN ELMFBY.
16. Morozova G. V. Ocenka nalogovogo potenciala i napravleniya ego povysheniya (na primere Privolzhskogo federal'nogo okruga) / G. V. Morozova, D. V. Trofimova // Kazanskij ehkonomicheskij vestnik. – 2021. – no. 1(51). – pp. 54-59. (in Russ.) – EDN YYPHRF.
17. Bubnov V. A. Ponyatijnyj apparat nalogovogo potenciala / V. A. Bubnov, N. K. Okisheva // Baikal Research Journal. – 2022. – T. 13, no. 1. – DOI 10.17150/2411-6262.2022.13(1).3. (in Russ.) – EDN BWXXKV.
18. Tokaeva S. K. Problemy ukrepleniya nalogovogo potenciala sub"ektov Rossijskoj Federacii pri dejstvuyushchem nalogovo-byudzhetnom mekhanizme / S. K. Tokaeva, L. A. Tuaeva // Finansovaya zhizn'. – 2021. – no. 4. – pp. 36-40. (in Russ.) – EDN UCSYLX.
19. Shcherbakova I. G. Problemy i perspektivy razvitiya transportnogo naloga v Udmurtskoj Respublike / I. G. Shcherbakova, G. A. Khripko // Vestnik Udmurtskogo universiteta. Seriya Ehkonomika i pravo. – 2021. – T. 31, no. 3. – pp. 409-414. (in Russ.) – DOI: <https://doi.org/10.35634/2412-9593-2021-31-3-409-414>. EDN NYGOPE.
20. Zotikov N. Z. Nalogi i platezhi, uplachivaemye fizicheskimi licami, vliyanie na ikh finansovoe polozhenie / N. Z. Zotikov // Vestnik universiteta. – 2022. – no. 6. – pp. 140-149. (in Russ.) – DOI: <https://doi.org/10.26425/1816-4277-2022-6-140-149>. – EDN BSRIYP.
21. Ibrogimova A. U. Rol' i znachenie nalogovo-investicionnogo potenciala v razvitiy nacional'noj ehkonomiki / A. U. Ibrogimova, F. S. Obidov // Izvestiya Akademii nauk Respubliki Tadjikistan. Otdelenie obshchestvennykh nauk. – 2021. – no. 2(263). – pp. 106-110. – EDN EENHYQ.
22. Ma"murov A. M. Arzyobii vaz"i muosiri ma"murikunonii andoz dar satxi mintakavā / A. M. Ma"murov, S. B. Salomov // Akhbori Donishgoxi davlatii хуқуқ, biznes va siyosati Тоҷикистон. Silsilai ilmҳои ҷомеашиносӣ. – 2022. – No. 2(91). – pp. 82-92. – DOI: <https://doi.org/10.24412/2411-1945-2022-2-82-92>. – EDN ULBGAS.
23. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 22 noyabrya 2004 g. N 670 "O raspredelenii dotacij na vyравnivanie byudzhetnoj obespechennosti sub"ektov Rossijskoj Federacii" (s izmeneniyami i dopolneniyami).
24. Shumyackij R. I. Transportnyj nalog v Rossii: novye podkhody v ischislenii / R. I. Shumyackij // Sibirskaya finansovaya shkola. – 2021. – no.pp2(142). – S. 80-82. (in Russ.) – EDN XEDLYA.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Наталья Андреевна Маркова, к.э.н., доцент, доцент кафедры бухгалтерского учета, анализа и финансов. «Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»). 603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, д.5, e-mail: masha.markovka@mail.ru

Nataliya A. Markova, Ph.D. in Economics, Associate Professor of the Department of Accounting, Analysis and Finance, Volga State University of Water Transport, 5, Nesterov st, Nizhny Novgorod, 603951

Статья поступила в редакцию 21.06.2023; опубликована онлайн 20.12.2023.
Received 21.06.2023; published online 20.12.2023.