

Суриков Григорий Сергеевич,

студент,
кафедра финансов, денежного обращения и кредита,
Институт экономики и управления,
ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина»
г. Екатеринбург, Российская Федерация

Истомина Юлия Владимировна,

старший преподаватель,
кафедра финансов, денежного обращения и кредита,
Институт экономики и управления,
ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина»
г. Екатеринбург, Российская Федерация

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВНЕДРЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В СТОИМОСТЬ ТОПЛИВА

Аннотация:

В научной статье рассматриваются вопросы, связанные с проблемами и перспективами внедрения транспортного налога в стоимость топлива. Предметом исследования выступают экономические отношения потребителя (налогоплательщика), организации продающей топливо и государства. Целью данной работы является, установление эффективности такой системы и приживется ли она на территории Российской Федерации.

Ключевые слова:

Налог, топливо, транспорт, государство.

На сегодняшний день на территории Российской Федерации налог на транспортное средство взимается на основании мощности двигателя. Существует таблица, где указана градация, в рамках которой происходит начисление налога. Идея внедрения акциза вместо транспортного налога существует, так как она позволила бы одновременно компенсировать и наносимый дорогам ущерб, и вред экологии от сгорания топлива, так как оплата бензина производится пропорционально его расходованию. На сегодняшний день законодатели занимаются поисками альтернативных способов взимания с владельцев транспорта ущерба, наносимого дорогам (например, путем введения экологического налога). Однако было бы справедливо внедрения акциза вместо налога.

Транспортный налог как отдельная юридическая категория регулируется положениями гл. 28 НК РФ. В ней не предусмотрено какой-либо корреляции соответствующих платежей в бюджет и расходов автовладельца на приобретение бензина[1].

На протяжении долгого времени в сообществе экспертов, которые связаны с законодательными процессами, возникают вопросы о необходимости внести изменения в положение главы 28 НК РФ либо внесения дополнений в части изменения транспортного налога для физических лиц дополнительными акцизами или налогами на топливо.

Основным аргументом данных экспертов является то, что автолюбители смогут делать перечисления в бюджет не за факт владения автомобилем, а за то, что используют его. Так получается, что существуют категории граждан, которые используют личное транспортное средство крайне редко, например, в летний сезон, чтобы посетить дачный участок, но вынуждены платить налог.

Предполагается, что замена транспортного налога акцизами на топливо, привязанного к фактическим объемам потребления этого топлива, позволила бы повысить собираемость налога. Таким образом, нагрузка на граждан, которые редко пользуются автомобилем, была бы ниже, в то время как нагрузка на активных пользователей была бы пропорциональна интенсивности их активности[2].

По мнению экспертов и инициаторов идеи, подобное изменение способно избавить государство от внедрения экологического налога. Акцизы на топливо, которые будут уплачивать пользователи транспортного средства пропорционально пользованию, смогли бы компенсировать вред окружающей среде, который наносится вредными выбросами от автомобиля.

В свою очередь, Министерство финансов РФ полагает, что введение акцизов на топливо, которые будут подлежать уплате, может спровоцировать неоправданный рост цены топлива и так же создаст проблему администрирования данного акциза.

Несмотря на неоднозначное восприятие инициативы на уровне исполнительной ветви власти, депутаты Госдумы, а также их региональные коллеги в парламентах субъектов РФ считают необходимым продолжить

диалог на тему замены транспортного налога акцизами. Технически администрирование данных платежей должен облегчить, как полагают депутаты, электронный документооборот, всё более активно внедряющийся в практику сбора налогов[2].

Настаивая на замене транспортного налога акцизами, следует также учитывать и возможные негативные последствия такого шага для самих плательщиков налога: с исчезновением налога исчезнут и льготы, которыми сейчас пользуются владельцы транспортных средств.

Выше мы отметили, что акцизы на бензин – действующая юридическая категория. Рассмотрим ее сущность подробнее.

Важный момент, на который следует обратить внимание: российские автовладельцы уже сейчас фактически компенсируют продавцам топлива действующие акцизы на бензин.

Дело в том, что производитель подакцизных нефтепродуктов, реализовав покупателю топливо, должен до 25-го числа месяца, который следует за прошедшим налоговым периодом, перечислить сумму акциза в бюджет (п. 3 ст. 204 НК РФ)[1].

Нефтепродукты, относящиеся к подакцизным:

- 1) автомобильный бензин;
- 2) моторные масла (для двигателей дизельного, карбюраторного типа);
- 3) прямогонный бензин;
- 4) дизельное топливо.

Исчисление акциза осуществляется в привязке к 1 тонне нефтепродукта. Акциз начисляется на топливо, как правило, в день отгрузки покупателю (п. 2 ст. 195 НК РФ)[1].

Плательщиками акцизов на бензин и иные нефтепродукты из указанного перечня являются юридические лица и ИП, которые реализуют произведенные ими подакцизные товары.

В случае если топливо изготовлено из давальческого сырья и передано организации либо физлицу, не имеющему свидетельства на выпуск нефтепродуктов, акцизные сборы должны перечисляться в бюджет переработчиком сырья.

Рассматривая ситуацию, при которой акциз будет введен в стоимость топлива, можно задаться вопросом о справедливости, как основы законодательства. Такой вопрос возникает, так как мощность двигателей автомобилей разная. Будет абсолютно несправедливо, если человек, владеющий автомобилем мощностью 300 л.с., будет платить такой же акциз, как и человек владеющей автомобилем 110 л.с., так как при исчислении транспортного налога у них будут разные ставки. Такую ситуацию можно решить при условии, если государство решит взять среднюю величину, при которой беда исчисляться акциз. Однако, беда ли это выгодно государству неизвестно.

Внедрение такой системы обеспечило бы государству 100% оплату акциза, так как без топлива автомобиля попросту не поедет. Однако при внедрении такой идеи будут возникать ряд проблем, которые государству придется пресекать.

Во-первых, внедрение такой технологии увеличит в очередной раз цену топлива. Хочется отметить, что стоимость топлива, как показывает практика, из года в год возрастает. На это влияют множество факторов, как минимум можно отметить, что нефтяным компаниям интересен иностранный рынок, так как они имеют право продавать там топливо дороже, так же за валюту, и при высоком курсе валюты в России можно увидеть, что доход получается больше, чем продажа на территории России.

Исходя из этой логики, понятно, что нефтяным компаниям попросту выгодно, чтобы бензин был дорогой. Однако рассматривая такие перспективы с точки зрения потребителя, становится понятно, что с такими перспективами, владение личным транспортом может стать роскошью. Цена бензина на 08.04.2023 в городе Екатеринбург составляет АИ-92 46,83 р/л, АИ-95 53,25 р/л, Дизельное топливо 58,69р/л. Средняя цена топлива по России за три года менялась следующим образом:

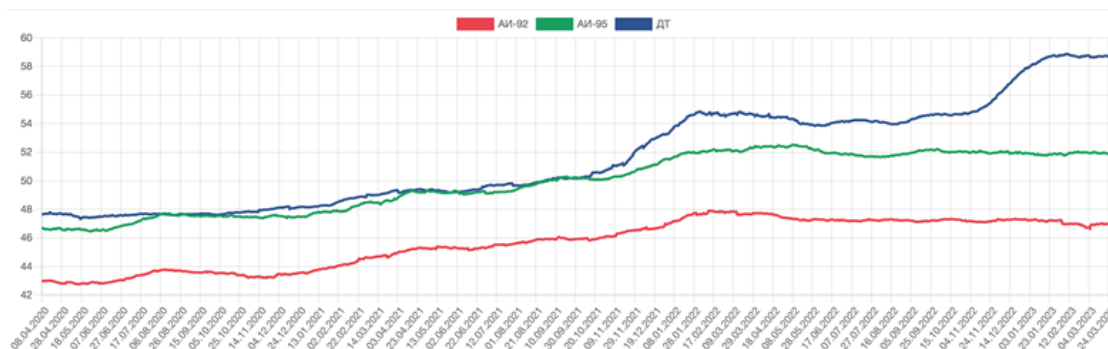


Рисунок 1 – Средняя динамика цен на топливо за 3 года. Источник: Кардекс[4]

Средний размер топливного бака в России составляет от 50 до 55 литров. Если рассматривать заправку на полный бак, при условии что мы возьмем бак 50 литров, то получается что стоимость заправки АИ-92 2341,5 рублей, АИ-95 2662,5 рублей, Дизельное топливо 2934,5 рублей. Как показывает статистика, в среднем чек на

АЗС составил 1 353 рубля, так как автолюбители не желают опустошать бак до 0. Исходя из этих цифр, мы можем заметить, что стоимость топлива итак является не самой дешевой, то при внедрении транспортного налога в стоимость, можно ожидать увеличение среднем до 2 тысяч.

Таким образом, можно заключить, что включение транспортного налога в стоимость топлива, будет сильным ударом по кошелькам автолюбителей. Самым главным преимуществом транспортного налога является то, что за счет этого налога пополняется не федеральный, а региональный бюджет. Да, это не самая доходная его часть, но все же это деньги. Экономическое развитие части регионов России оставляет желать лучшего, а лишение их части доходов еще более усугубит ситуацию. Просто отменить транспортный налог нельзя. Такое действие – это добровольное лишение регионального бюджета дохода, и, как следствие, сокращение финансирования части программ связанных с дорогами и транспортом. Поэтому отмененный налог нужно чем-то заменить.

Компенсация будет происходить за счет увеличения ставки акциза на топливо. Но в таком случае существенно вырастет цена на бензин. К тому же нельзя гарантировать, что такое решение положительно скажется на автовладельцах. Вероятно, нагрузка на тех, кто интенсивно использует авто в деятельности, возрастет.

Также, нужно обратить внимание, что топливо нужно, не только для заправки автомобилей. Оно используется во многих цепочках производства. Как пример доставка товара до пункта продажи, доставка материалов на производство.

Рост цен на топливо, приведет к скачку цен на продукты потребления, таким образом, эксперты оценивают возможный рост цен на продуктовую и товарную корзину потребителя от 20% до 30%[3].

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Налоговый кодекс Российской Федерации. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19671/
2. Налог-налог.ру. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://nalog-nalog.ru/>
3. Контур Бухгалтерия, «Транспортный налог и акцизы». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.b-kontur.ru/enquiry/955-transportnyy-nalog-i-akcizy>
4. Кардекс. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://card-oil.ru/fuel-cost/>

Istomina Yulia V.,

Senior Lecturer,
Department of Finance, Money Circulation and Credit,
Institute of Economics and Management,
Ural Federal University named after the First President of Russia B. N. Yeltsin
Yekaterinburg, Russian Federation

Surikov Grigory S.,

student,
Department of Finance, Money Circulation and Credit,
Institute of Economics and Management,
Ural Federal University named after the First President of Russia B. N. Yeltsin
Yekaterinburg, Russian Federation

EFFICIENCY OF INTRODUCING TRANSPORT TAX INTO THE COST OF FUEL

Abstract:

The scientific article deals with issues related to the problems and prospects of introducing a transport tax into the cost of fuel. The subject of the study is the economic relations of the consumer (taxpayer), the organization that sells fuel and the state. The purpose of this work is to establish the effectiveness of such a system and whether it will take root on the territory of the Russian Federation.

Keywords:

Tax, fuel, transport, state.