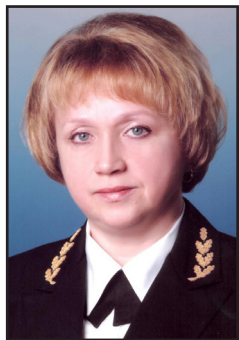




Роль транспортного налога в социально-экономическом развитии регионов



Елена ЛАВРЕНТЬЕВА

Elena A. LAVRENTIEVA

The Role of Transportation Tax in Regional Socio-Economic Development

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 121)

Выполнен анализ состава транспортных средств в стране, приведено сравнение обеспеченности автомобилями граждан в России и за рубежом, рассмотрена динамика структурного формирования консолидированного и регионального бюджетов за счет налоговых поступлений по видам транспорта. Систематизированы налоговые преференции по транспортному налогу для категорий транспорта и налогоплательщиков, акцентировано внимание на налоговые требования при аренде транспортных средств, которые не способствуют снижению применяемых тарифов и стимулированию предпринимательской активности. Обобщен зарубежный опыт налогообложения на примере Германии, Украины, США, Дании, Израиля, Японии. Дана оценка арбитражной практики налоговых споров по транспортному налогу. Сформулированы предложения по совершенствованию регионального налогообложения транспортных средств в интересах государства и налогоплательщиков.

Ключевые слова: экономика, бюджет, социально-экономическое развитие, регион, транспорт, налог, арбитраж.

Лаврентьева Елена Александровна – доктор экономических наук, профессор, заведующая кафедрой налогообложения и бухгалтерского учета Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова, Санкт-Петербург, Россия

Социально-экономическое развитие регионов во многом определяется уровнем налоговых поступлений, которые в формировании доходной части региональных бюджетов составляют более 80%. При этом роль транспорта, отражающего деловую активность бизнеса и уровень имущественной обеспеченности физических лиц, рассматривается системообразующим самостоятельным фактором развития региональной экономики, генератором инвестиционного и инновационного спроса на товары и услуги.

I.

В региональных налоговых доходах транспортный налог выступает основным источником финансирования экономических и социальных программ, касающихся содержания, ремонта, реконструкции и строительства автомобильных дорог, а также затрат на управление дорожным хозяйством. Однако дискуссии о транспортном налоге на всех уровнях продолжаются на протяжении достаточно длительного периода, что свидетельствует о его несомненном финансовом и социальном значении.

Эксперты подчеркивают, что собираемость данного налога в субъектах России не

Таблица 1

Поступление налогов в консолидированный бюджет РФ, млн руб.

Показатели	Период	Поступило в консолидированный бюджет	в т. ч. региональные налоги	
			всего	Транспортный налог
Российская Федерация.	2013	11322650	721855	106061
	2014	12606292	752846	117494
Транспорт, всего	2013	440636	78524	9929
	2014	544208	87967	10896
Сухопутный транспорт, в т. ч.	2013	268424	60104	7699
	2014	339343	68221	8284
железнодорожный	2013	142409	33583	220
	2014	165605	37293	228
водный	2013	12199	1346	146
	2014	16093	1397	194
воздушный	2013	17832	2890	76
	2014	24872	3348	138
Вспомогательная транспортная деятельность	2013	142181	14184	2007
	2014	163900	15000	2281

превышает 40–50%, а расходы по его сбору и администрированию, по некоторым оценкам, превышают в два, а то и в три раза размеры поступлений в бюджет [1].

Предлагается включить транспортный налог в качестве составляющей в акциз, что, конечно, приведет к увеличению стоимости топлива, как предполагалось, на 1–2 рубля. Однако и без того акциз уже вырос на 3 рубля, хотя транспортный налог не изменился.

При реализации предложенного рассматриваемый налог будет изначально направляться в бюджет региона, где продано топливо, а не туда, где зарегистрировано транспортное средство. Это потребует корректировки механизма межбюджетного перераспределения, что при современных информационных технологиях задача вполне выполнимая.

Налоговые доходы представляют собой ключевой элемент доходной части региональных бюджетов, однако доля транспортного налога в них невелика. Так, в бюджете Санкт-Петербурга на 2014 год такие поступления составляли всего 2,4%, при этом количество транспортных средств как физической налоговой базы неуклонно растет.

На начало 2013 года по данным министерства транспорта в России насчитывалось 44668,86 тыс. ед. транспортных средств, в том числе более 99% приходилось на наземный транспорт (автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, вагоны метро), а морские, речные и гражданские воздушные суда вместе заняли менее 1%. Из состава грузовых автомобилей 57%, а среди легковых — более 95% находятся в собственности граждан.

В 2014 году количество грузовых автомобилей возросло на 5%, легковых и гражданских воздушных судов — на 7%.

Однако по сравнению с европейскими странами удельный вес автомобилей у граждан России существенно ниже. У нас на 1000 человек населения приходится 258 единиц легковых автомобилей, это в два раза меньше, чем в Австрии (535), Германии (525), Италии (610), на Кипре (545) и Мальте (589), в Литве (570), Люксембурге (658), Словении (519), Финляндии (551), Франции (502) [2].

Стратегия развития транспорта предусматривает дальнейшее увеличение численности парка личных легковых автомобилей при более высоких темпах роста объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования. Такой подход будет способствовать укреплению налоговой базы при формировании региональных налоговых поступлений.

За 2014 год в региональные бюджеты субъектов РФ поступило более 752,8 млрд руб. по региональным налогам (годовой рост — 4,3%), что равносильно 6% платежей в консолидированный бюджет Российской Федерации, из них 117,5 млрд руб. (годовой рост 1%) дал транспортный налог (15,6%). Наибольшее увеличение наблюдается на воздушном транспорте — 15,8%, далее железнодорожный — 11% и завершает этот ряд водный транспорт — 3,8% (таблица 1) [3]. Для такой динамики имеются как объективные, так и субъективные причины. Организации водного транспорта имеют освобождение от уплаты транспортного налога при выполнении перевозочной деятельности.



Основная доля налога (80%) обеспечивается физическими лицами, у которых в собственности находится 92% транспортных средств. Однако собираемость налоговых обязательств у граждан составляет не более 83% от начисленных сумм, а у юридических лиц превышает план — 101%.

Широта охвата сферы транспортного налога определяется достаточно значительным перечнем автомобильных, водных и воздушных транспортных средств. При этом для транспортного бизнеса предусмотрены преференции путем исключения из объекта налогообложения:

- в целом транспортные средства железнодорожного транспорта;
- для водного транспорта — морские и речные суда, осуществляющие промысел, пассажирские и грузовые перевозки, или зарегистрированные в Российском международном реестре судов (далее — РМРС), а также морские стационарные и плавучие платформы, морские передвижные буровые установки и буровые суда;
- для воздушного транспорта — суда, выполняющие перевозки грузов или пассажиров.

Другие изъятия связаны с социальной или государственной направленностью использования транспорта и являются определенной экономией на налогах расходов региональных бюджетов: предоставленные социальными органами легковые автомобили для инвалидов; транспортные средства федеральных органов исполнительной власти для военной и приравненной к ней службы; самолеты и вертолеты санитарной авиации и медицинской службы.

Для целей регионального развития послабления имеют и сельхозпроизводители, которым законодательно позволено не учитывать в налоговой базе тракторы, самоходные комбайны, специальные автомашины, используемые для сельскохозяйственных работ или производства сельскохозяйственной продукции.

А вот для физических лиц, на которые зарегистрированы транспортные средства, на федеральном уровне предусмотрена только одна в определенном смысле льгота — на весельные и моторные лодки с двигателем мощностью не свыше 5 л. с. транспортный налог не распространяется. Все остальные средства транспорта: автомобили, мотоци-

клы, мотороллеры, автобусы, самолеты, вертолеты, теплоходы, яхты, парусные суда, катера, снегоходы, мотосани, моторные лодки, гидроциклы, несамоходные суда и другие автомобильные, водные и воздушные транспортные средства — подлежат налогообложению.

Таким образом, основной пресс налоговой нагрузки ложится на граждан. Предпринимательское сообщество уплачивает транспортный налог только в случае использования транспорта не по прямому назначению, а при сдаче его в аренду налог должен начисляться, что не совсем логично с точки зрения экономической целесообразности стимулирования роста транспортных услуг. Действующая фискальная позиция государства при аренде транспортных средств не способствует снижению применяемых тарифов и, как следствие, росту предпринимательской активности в транспортной отрасли.

С государственных позиций важно заинтересовать бизнес и физических лиц в развитии транспорта, предоставить сопоставимые налоговые условия для транспортных собственников, осуществляющих перевозки как самостоятельно, так и при сдаче этого движимого имущества в аренду.

Не менее значимым аспектом является формирование налоговой базы. Не вызывают особенных разночтений показатели мощности двигателей, тяги реактивного двигателя, валовой вместимости для транспортных средств, которые по своему назначению соответствуют этим параметрам. Однако использование при расчете налоговой базы единицы транспортного средства часто вызывает налоговые споры. Так, в течение довольно длительного периода продолжались судебные разногласия налоговиков и предпринимателей водного транспорта относительно плавучих кранов и плавучих доков.

Методическими рекомендациями по применению главы 28 «Транспортный налог» в составе водных средств, для которых налоговая база определяется как единица транспортного средства, однозначно определены, в частности, плавучие краны, плавучая землечерпательная техника, дебаркадеры и иные плавучие сооружения, не имеющие двигателей для самостоятельного передвижения. Но методические рекомендации, не будем забывать, не имеют законодательной силы. Кроме того, такой перечень не может быть жестко

Арбитражная практика

Налогоплательщиками признаются лица, на которых зарегистрированы транспортные средства: — воздушные суда находятся на праве собственности у авиакомпании, а фактически эксплуатируются иными лицами на основании договора финансовой аренды (лизинга) — налогоплательщиком признаются именно авиакомпании, на которых зарегистрированы воздушные суда (определение ВАС РФ от 22.01.2010 № ВАС-17904/09, от 30.03.2010 № ВАС-3261/10); — по договору лизинга автотранспортные средства переданы лизингополучателю, который осуществил временную регистрацию с выдачей свидетельства о регистрации транспортных средств и регистрационных знаков на срок, указанный в договоре лизинга, — налогоплательщиком признается лизингополучатель, на которого зарегистрированы автомобили (постановление ФАС Северо-Западного округа от 17.05.2011 № А52-2926/2010); — в связи с недомойкой на транспортные средства наложен арест — налогоплательщиком остается собственник (определение ВАС РФ от 18.05.2012 № ВАС-5900/12); — списано с баланса организации транспортное средство без снятия его с учета в регистрирующем государственном органе — налогоплательщиком является собственник (постановление Президиума ВАС РФ от 15.12.2011 № 12223/10, определения ВАС РФ от 08.10.2012 № ВАС-12395/12, от 25.03.2013 № ВАС-3071/13).
Для установления объекта налогообложения определяющий документ — свидетельство о регистрации: — если транспортное средство зарегистрировано в органах ГИБДД как автомобиль, то независимо от цели назначения и типа размещенного на нем оборудования оно не является «другим самоходным транспортным средством» (постановление ФАС Северо-западного округа от 27.06.2013 № А56-51178/20012).
При применении налоговых ставок необходимо использовать, указанные в регистрационных документах: — для автомобилей — данные мощности (определение ВАС РФ от 01.04.2011 № ВАС-3827/11); — для судов — валовую вместимость (определения ВАС РФ от 02.04.2014 № ВАС-18641/13, от 09.12.2010 № ВАС-16015/10, постановление ФАС Северо-Западного округа от 16.07.2013 № А-13/6320/2012).
Недофинансирования бюджетной организации не влияет на обязанность по уплате транспортного налога (определение ВАС РФ от 07.11.2012 № ВАС-14031/12).

закрытым, поскольку жизнь не стоит на месте, создаются новые и совершенствуются имеющиеся технические водные средства. Поэтому необходимо внести уточнения в формулировки налогового кодекса и повысить нормативный статус методических рекомендаций при исчислении транспортного налога.

II.

Важным моментом является возможность установления своих ставок по транспортному налогу в регионах. Анализ регионального законодательства показал, что практически во всех субъектах РФ ставки превышают величины, отраженные в Налоговом кодексе, и дифференциация очень существенна. Так, по легковым автомобилям с мощностью двигателя от 150 до 200 л. с., как самому распространенному транспорту, региональные налоговые ставки сохранены на уровне федеральных только в Чеченской Республике; увеличены более чем в 5 раз в 20 регионах и более чем в 10 раз в остальных. По катерам, моторным лодкам и другим водным транспортным средствам тенденция сохраняется, однако в шести регионах (Иркутская, Кемеровская, Мурманская области, Ненецкий автономный округ, Республики Бурятия, Саха-Якутия) ставки снижены, в одиннадцати — сохранены на уровне федеральных, а в восемнадцати — увеличены более чем в 5 раз. Аналогичная ситуация и с самолётами.

Сложившаяся картина показывает значимость этих налоговых поступлений для территориальных бюджетов и большую налоговую нагрузку на владельцев транспортных

средств вне зависимости от степени их использования.

При этом надо иметь в виду достаточно широкий спектр льгот на региональном уровне, что, конечно, снижает поступления налоговых доходов, но решает важную социальную задачу. Однако неоднозначность толкования определенных положений вызывает налоговые споры. Арбитражная практика фиксирует наибольшие разногласия по транспортному налогу в тех случаях, когда это касается признания обязанности налогоплательщика, выбора объекта налогообложения и налоговых ставок (таблица 2).

III.

В целях совершенствования налогообложения транспортной деятельности и собственности транспортных средств целесообразно обобщить зарубежный опыт в этой области, поскольку рассматриваемый налог присутствует в практике большинства государств при приобретении автомобиля, а также в зависимости от объёма двигателя и выброса CO₂ в атмосферу.

Германия. Для автомобилей с бензиновыми двигателями налог уплачивается в зависимости от объёма двигателя — за 100 см³ 2 евро, для машин с дизельными двигателями — в размере 9 евро за каждые 100 см³. Кроме того, налог уплачивается в зависимости от объёма выбросов CO₂ в атмосферу. Если автомобиль выделяет более 120 граммов CO₂ на километр пробега, то с каждого грамма взыскивается 2 евро.

Украина. Размер транспортного налога зависит от объёма двигателя. Базовые ставки



взимаются за каждые 100 см³. По объёму двигателя все легковые автомобили разделены на шесть подгрупп: до 1000 см³, до 3501 см³ и т. д. В зависимости от подгруппы ставки налога составляют от 3 до 40 гривен.

США. Транспортный налог включается в стоимость топлива. Минимальные местные налоговые сборы на бензин установлены в штатах Аляска (18,4 цента), Джорджия (30,8) и Вайоминг (32,4), а максимальные — в штатах Нью-Йорк (59,7), Вашингтон (55,9) и Калифорния (53,7). Средняя ставка транспортного налога в США, включающего в себя федеральные и местные сборы, находится на уровне 45 центов. Владельцы электромобилей не уплачивают налог.

Дания. Транспортный налог уплачивается и одновременно (при покупке автомобиля) и в процессе эксплуатации (акциз включается в стоимость бензина). Кроме того, налог при покупке автомобиля составляет 105% от стоимости при цене менее 18000 долларов и 180% — при большей стоимости.

Израиль. Транспортный налог зависит от экологичности автомобиля и колеблется от 10 до 92% от стоимости машины. Наиболее распространенные марки облагаются налогом примерно в 70% от их стоимости.

Япония. Для получения разрешения на покупку автомашины необходимо представить документ о наличии места для ее парковки, и транспортный налог уплачивается по трем основаниям: при покупке автомобиля — около 5% от стоимости, при регистрации — в зависимости от массы автомобиля и объёма двигателя, ежегодные выплаты также зависят от массы транспортного средства и объёма двигателя.

ВЫВОДЫ

Чтобы сделать региональное налогообложение более эффективным, в интересах государства и налогоплательщиков необходимо:

- утвердить нормативный статус методических материалов (рекомендаций) по исчислению соответствующих налогов, что

будет способствовать гибкости законодательного налогового применения;

- на основании зарубежного опыта рассмотреть возможность уплаты транспортного налога в зависимости от степени использования транспортного средства, тогда налогообложение непосредственно будет касаться тех собственников, которые транспорт эксплуатируют;

- предоставить сопоставимые налоговые условия для собственников транспортных средств, осуществляющих перевозки как самостоятельно, так и при сдаче своего движимого имущества в аренду для выполнения перевозочной деятельности; это будет способствовать сдерживанию роста тарифов за счет налоговой составляющей;

- уточнить признаки транспорта, для которых налоговая база определяется как единица транспортного средства, чтобы исключить необоснованное взимание налога с валовой вместимости плавучих кранов, дебаркадеров, доков и т. д.

Такой подход позволит активизировать позицию органов управления, связанных с совершенствованием транспортной системы России, даст им возможность полнее использовать транспортный налог как ресурс доходной части бюджетов регионов и их социально-экономического развития.

ЛИТЕРАТУРА

1. Режим доступа: <http://3.bp.blogspot.com/www.nalog.ru>.
2. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень, 2013 и 2014 годы. Режим доступа: www.mintrans.ru.
3. ФНС России. Данные по формам статистической отчетности. Форма № 1-НМ.
4. Вылкова Е. С. Налогообложение Германии: монография. — СПб.: Северо-Западный институт повышения квалификации ФНС России, 2013. — 264 с.
5. Вылкова Е. С. Налогообложение в Канаде: монография. — СПб.: Северо-Западный институт повышения квалификации ФНС России, 2014. — 283 с.
6. Режим доступа: http://www.akpspb.ru/blog/zarubezhnyi_opyt/transportnyy_nalog_zarubezhom/15-217. Доступ 27.12.2015. ●

Координаты автора: **Лаврентьева Е. А.** — e_lavrentieva@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 10.11.2015, принята к публикации 17.12.2015.

THE ROLE OF TRANSPORTATION TAX IN REGIONAL SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT

Lavrentieva, Elena A., Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, St. Petersburg, Russia.

ABSTRACT

An analysis of road vehicles fleet in the country was conducted, rates of availability of cars for citizens in Russia and abroad were compared, the dynamics of structural formation of consolidated and regional budget due to tax revenues by types of transport was studied. Tax preferences for transport tax were systematized for categories of transport and taxpayers, attention was also focused on

tax requirements for rented vehicles, which do not contribute to reduction of applied tariffs and stimulation of entrepreneurial activity. Foreign taxation experience was generalized at the example of Germany, Ukraine, the USA, Denmark, Japan. Arbitration practice of tax disputes on transport tax was assessed. Proposals for improving regional taxation of vehicles in the interests of the state and taxpayers were formulated.

Keywords: economy, budget, social and economic development, region, transport, tax, arbitration proceedings.

Background. Socio-economic development of regions is largely determined by the level of tax revenues, which in the formation of a profitable part of regional budgets account for more than 80%. The role of transport, reflecting the business activity and the level of property provision of individuals is considered as a systemically important independent factor in regional economic development, generator of investment and innovation demand for goods and services.

Objective. The objective of the author is to consider the role of transport tax in socio-economic development of regions.

Methods. The author uses general scientific methods, comparative analysis, evaluation approach, statistics.

Results.

I.

In regional revenues transport tax is the main source of financing for economic and social programs relating to maintenance, repair, reconstruction and construction of roads, as well as the cost of road management. However, discussions on transport tax at all levels continue for a sufficiently long period, which indicates its undoubted financial and social significance.

Experts emphasize that the collection rate of this tax in the subjects of Russia does not exceed 40–50%,

and the costs of its collection and administration, according to some estimates, exceed two, or even three times the size of budget revenue [1].

It is proposed to include the transport tax as a component of the excise tax, which, of course, will increase the cost of fuel, as expected, by 1–2 rubles. However, without it the excise duty has increased by 3 rubles, while transport tax has not changed.

In implementing the proposal the considered tax would initially be directed to the budget of the region, where the fuel is sold and not where the vehicle is registered. This will require reallocation of budgetary adjustment mechanism that in modern information technologies is a quite feasible task.

Tax revenues are a key element of a profitable part of regional budgets, but the share of transport tax in them is low. Thus, in the budget of St. Petersburg in 2014, such revenues were only 2,4%, while the number of vehicles as a physical tax base is growing steadily.

At the beginning of 2013 according to the Ministry of Transport in Russia, there were 44668,86 thousand units of vehicles, including more than 99% accounted for ground transport (cars, buses, trolleybuses, trams, metro cars), and sea, river and civil aircraft together took less than 1%. From the trucks 57%, and among the cars – more than 95% are owned by nationals.

Table 1

Tax receipts in the consolidated budget of the Russian Federation, mln rubles.

Indicators	Period	Received in consolidated budget	incl. regional taxes	
			total	transport tax
Russian Federation	2013	11322650	721855	106061
	2014	12606292	752846	117494
Transport total	2013	440636	78524	9929
	2014	544208	87967	10896
Land transport, incl.	2013	268424	60104	7699
	2014	339343	68221	8284
railway	2013	142409	33583	220
	2014	165605	37293	228
water	2013	12199	1346	146
	2014	16093	1397	194
air	2013	17832	2890	76
	2014	24872	3348	138
Auxiliary transport activities	2013	142181	14184	2007
	2014	163900	15000	2281



In 2014, the number of trucks increased by 5%, cars and civil aircrafts – by 7%.

However, compared with the European countries the proportion of cars owned by Russian citizens is much lower. We have 258 units of passenger cars per 1000 people, it is two times less than in Austria (535), Germany (525), Italy (610), Cyprus (545) and Malta (589), Lithuania (570), Luxembourg (658), Slovenia (519), Finland (551), France (502) [2].

Transport development strategy envisages further increase in the number of personal cars park at the higher rate of growth in passenger transportation by public transport. Such an approach will help to strengthen the tax base in the formation of regional tax revenues.

For 2014 regional budgets of the Russian Federation received more than 752,8 billion rubles through regional taxes (annual growth – 4,3%), which is equivalent to 6% of payments to the consolidated budget of the Russian Federation, of which 117,5 billion rubles (annual growth of 1%) gave transport tax (15,6%). The largest increase is observed in air transport – 15,8%, followed by the railway – 11% and the series is completed with water transport – 3,8% (table 1) [3]. For such dynamics there are both objective and subjective reasons. Organizations of water transport are exempted from transport tax in the performance of transportation activities.

The main share of tax (80%) is provided by individuals who own 92% of vehicles. However, the collection of tax liabilities of the citizens does not exceed 83% of the accrued amounts and for legal entities exceeds the plan – 101%.

The breadth of coverage of transport tax is determined by significant list of road, water and air vehicles. In addition, for the transport business preferences are provided by excluding out of the object of taxation:

- In general, vehicles of railway transport;
- For water transport – sea and river vessels engaged in fishing, passenger and freight transportation, and registered in the Russian International Register of Vessels, as well as offshore fixed and floating platforms, mobile offshore drilling units and drilling vessels;
- For air transport – vessels carrying cargo or passengers.

Other exemptions are related to social and public direction towards the use of transport and are certain tax savings of regional budget expenditures: cars provided by social bodies for the disabled; vehicles of the federal bodies of executive power for military and similar services; planes and helicopters of air ambulance and medical service.

For the purposes of regional development certain indulgences are given to agricultural producers who are legally allowed to ignore in the tax base tractors, self-propelled harvesters, special vehicles used for agricultural work or agricultural production.

But for individuals, on which the vehicle is registered at the federal level in a certain sense, the privilege is only available – to rowing and motor boats with an engine capacity not exceeding 5 hp transport tax does not apply. All other means of transport: cars, motorcycles, scooters, buses, planes, helicopters, ships, yachts, sailboats, boats, snowmobiles, snowmobile, motor boats, jet skis, self-propelled vessels and other road, water and air vehicles are subject to taxation.

Thus, the main portion of the tax burden falls on the citizens. The business community pays the transport tax only in the case of transport use other than

as directed, and at the time of its rent tax must be charged, that it was not logical from the point of view of economic expediency to stimulate the growth of transport services. The current fiscal position of the state for rented vehicles does not help to reduce applied tariffs and, as a consequence, the growth of business activity in the transport sector.

From government positions it is important to catch the interest of businesses and individuals in the development of transport, to provide comparable tax conditions for vehicle owners, involved in transportation both independently and at the time of rent of this property.

Another significant aspect is the formation of the tax base. It does not cause special discrepancies performance of engine power, jet thrust, gross tonnage for vehicles that, by their purpose meet these parameters. However, the use in the calculation of the tax base the units of the vehicle often causes tax disputes. So, for quite a long period were ongoing legal disputes of taxmen and entrepreneurs of water transport with respect to floating cranes and floating docks.

Guidelines for the use of Chapter 28 «Transport Tax» as a part of water resources, for which the tax base is defined as a unit of the vehicle, are clearly defined, in particular, floating cranes, floating dredging machines, landing stages and other floating structures, without engines for independent movement. But the guidelines do not have legal force. In addition, such a list cannot be tightly closed, since life does not stand still, are created new and are improved existing technical water means. Therefore it is necessary to make adjustments to the wording of the tax code and improve the regulatory status of the guidelines in the calculation of the transport tax.

II.

The important point is the possibility of establishing own rates of transport tax in the regions. An analysis of regional legislation has shown that in almost all regions of Russia rate exceeds the amount reflected in the Tax Code, and differentiation is very significant. So, on cars with engine capacity from 150 to 200 hp as the most popular transport, regional tax rate remained at the level of federal only in the Chechen Republic; increased more than 5 times in 20 regions and more than 10 times in the rest. On boats, motor boats and other water craft trend remains, however, in six regions (Irkutsk, Kemerovo, Murmansk region, Nenets Autonomous District, the Republic of Buryatia, Sakha-Yakutia) rates have been reduced, in eleven – remained at the level of federal and in eighteen – increased by more than 5 times. The similar situation is with aircrafts.

The current picture shows the importance of these tax revenues to regional budgets and a big tax burden on vehicle owners, regardless of the extent of their use.

It must be borne in mind quite a wide range of benefits at the regional level, which of course reduces the receipts of tax revenues, but solves an important social task. However, the ambiguity of interpretation of certain provisions causes tax disputes. Arbitration practice captures most controversies concerning transport tax in cases when it comes to recognition of obligations of the taxpayer, the choice of taxation object and tax rates (Table 2).

III.

In order to improve taxation of transport activity and property on vehicles it is advisable to summarize the international experience in this field, as consid-

Arbitration practice

Taxpayers are persons on which the vehicle is registered: – Aircraft are in the ownership of the airline, in fact exploited by other persons on the basis of financial lease (leasing) – airlines are recognized as the taxpayer, on which aircraft is registered (the definition of Supreme Arbitration Court of the Russian Federation of 22.01.2010 № VAS-17904/09, from 30.03.2010 № VAS-3261/10); – Under a leasing contract vehicles transferred to the lessee, who has carried out temporary registration with the issuance of the certificate of registration of vehicles and license plates for the period specified in the lease agreement – the lessee is recognized as the taxpayer, who registered cars (Resolution of Federal Arbitration Court of Northwestern District from 17.05.2011 № A52-2926 / 2010); – In connection with tax arrears vehicles are seized – the taxpayer is the owner (the definition of Supreme Arbitration Court of the Russian Federation of 18.05.2012 № VAS –5900/12); – Deducted from the balance of the organization the vehicle without removing it from the register in the recording state body – the taxpayer is the owner (the Resolution of the Presidium of Supreme Arbitration Court of the Russian Federation of 15.12.2011 № 12223/10, the definition of Supreme Arbitration Court of the Russian Federation of 08.10.2012 № VAS-12395/12, from 25.03.2013 № VAS-3071/13).
To determine the object of taxation determinant document is a certificate of registration: – If the vehicle is registered in the bodies of State Traffic Safety Inspectorate as a car, regardless of its destination and the type of equipment placed on it, it is not «the other self-propelled vehicle» (Resolution of Federal Arbitration Court of Northwestern District from 27.06.2013 № A56–51178 / 20012).
In applying tax rates it is necessary to use as defined in the registration documents: – For cars – data on capacity (the definition of Supreme Arbitration Court of the Russian Federation from 01.04.2011 № VAS-3827/11); – For vessels – gross tonnage (the definition of Supreme Arbitration Court of the Russian Federation of 02.04.2014 № VAS-18641/13, from 09.12.2010 № VAS-16015/10, Resolution of Federal Arbitration Court of Northwestern District from 16.07.2013 № A-13/6320/2012).
Underfunding of the budget organization does not affect the obligation to pay transport tax (the definition of Supreme Arbitration Court of the Russian Federation of 07.11.2012 № VAS-14031/12).

ered tax is present in practice of the majority of states as for the purchase of a vehicle, and, depending on the engine capacity and CO₂ emissions.

Germany. For vehicles with petrol engines the tax is paid depending on the engine capacity – for 100 cm³ of 2 euros, for cars with diesel engines, the tax is set at 9 euros per 100 cm³. In addition, the tax is paid depending on the amount of CO₂ emissions into the atmosphere. If the vehicle emits more than 120 grams of CO₂ per kilometer run, then from each gram are collected 2 euros.

Ukraine. The size of transport tax depends on engine size. Base rates are charged for each 100 cm³. By engine volume all cars are divided into six subgroups: up to 1000 cm³, to 3501 sm³ etc. Depending on the sub-group tax rate ranges from 3 to 40 hryvnia.

USA. The transport tax is included in the price of fuel. Minimum local tax levies on gasoline are established in the states of Alaska (18,4 cents), Georgia (30,8) and Wyoming (32,4), and the maximum – in the states of New York (59,7), Washington (55,9) and California (53,7). The average rate of transport tax in the United States, which includes federal and local taxes, stands at the level of 45 cents. Owners of electric cars do not pay tax.

Denmark. Transport tax is paid in one installment (when buying a car) or during operation (excise tax is included in the cost of gasoline). In addition, the tax when buying a car is 105% of the value at a price of less than \$18000 and 180% – at higher cost.

Israel. Transport tax depends on environmental friendliness of the car, ranging from 10 to 92% of the cost of the car. The most common brands are taxed at about 70% of their value.

Japan. To obtain a permit for the purchase of vehicles it is necessary to submit a document of a place for its parking, and vehicle tax is paid on three grounds: when buying a car – about 5% of the cost, when registering the car – depending on vehicle weight and engine volume, annual payments are also dependent on weight of the vehicle and engine capacity.

Conclusions.

To make regional taxation more effective, in the interests of the state and taxpayers it is necessary to:

- approve the normative status of guidelines (recommendations) to calculate appropriate taxes, which will facilitate flexibility in the application of tax legislation;

- on the basis of international experience to consider the payment of transport tax, depending on the degree of use of the vehicle, then taxation will directly relate to those owners who operate vehicles;

- provide comparable tax conditions for the owners of vehicles engaged in transportation, both independently and by renting their vehicles to third parties for transport activities; this will help curb the growth of rates due to the tax component;

- clarify the characteristics of transport, for which the tax base is defined as a unit of a vehicle to avoid unjustified imposition of tax on the gross tonnage of floating cranes, floating landing stages, docks, etc.

Such an approach would strengthen the position of controlling bodies related to the improvement of transport system of Russia, will enable them to better use transport tax as a resource for revenues of the regions and their socio-economic development.

REFERENCES

1. [Electronic data]. Access mode: <http://3.bp.blogspot.com; www.nalog.ru>.
2. Transport of Russia. Information and Statistical Bulletin, 2013 and 2014 years [Transport Rossii. Informacionno-statisticheskij bjulleten', 2013 i 2014 gody]. Access mode: www.mintrans.ru.
3. Federal Tax Service of Russia. Data on forms of statistical reporting. Form № 1-NM. [FNS Rossii. Dannye po formam statisticheskoy otchetnosti. Forma № 1-NM].
4. Vylkova, E. S. Taxation in Germany: a monograph [Nalogooblozhenie Germanii: monografija]. St. Petersburg, Northwest Institute of Advanced Training of Tax Service of Russia, 2013, 264 p.
5. Vylkova, E. S. Taxation in Canada: a monograph [Nalogooblozhenie v Kanade: monografija]. St. Petersburg, Northwest Institute of Advanced Training of Tax Service of Russia, 2014, 283 p.
6. Access mode: http://www.akpspb.ru/blog/zarubezhnyi_opyt/transportnyy_nalog_zarubezhom/15-217. Last accessed 27.12.2015.

Information about the author:

Laurentieva, Elena A. – D.Sc. (Economics), professor, head of department of taxation and accounting of Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, St. Petersburg, Russia, e_laurentieva@mail.ru.

Article received 10.11.2015, accepted 17.12.2015.

