

## Предложения по развитию системы налогообложения транспортным налогом (по легковому автомобильному транспорту)

**Цель исследования:** состоит в анализе действующей системы транспортного налогообложения и разработке предложений по ее совершенствованию.

Статья посвящена выявлению направлений совершенствования системы налогообложения транспортным налогом по легковому автомобильному транспорту в Российской Федерации (далее – РФ), в том числе оптимизации действующей методики расчета налога.

**Материалы и методы:** Проведен анализ литературных источников нормативной, справочной и научной литературы по вопросам организации транспортного налогообложения. На основе анализа нормативно-правовой документации раскрыта действующая в РФ методика расчета транспортного налога по легковому автомобильному транспорту, выявлены недостатки и обозначены направления ее совершенствования. Проведен статистический анализ показателей налогообложения транспортным налогом в РФ и Нижегородской области. Приведены и проанализированы статистические данные по ценам на топливо в динамике за три года, выявлена взаимосвязь удорожания топлива с ростом топливных акцизов. Приведено обобщение накопленного опыта в части налогообложения транспортным налогом в России и в зарубежных странах. Исходными данными для настоящего исследования послужили материалы отчетов по форме 5-ТН (за 2014–2017 гг.), НОМ-1 (за 2014–2018 гг.), сведения информационных Интернет-ресурсов бензин.рф и [www.gks.ru](http://www.gks.ru).

**Результаты:** в рамках данной статьи выделены особенности действующей системы налогообложения транспортным налогом, обоснована важность транспортного налогообложения для формирования региональных бюджетов. Обоснована нецелесообразность замены транспортного налога топливными акцизами. Разработана модифицированная методика расчета транспортного налога по легковому автомобильному транспорту, в том числе для гибридных автомобилей. Предложены

значения коэффициентов экологичности, рыночной стоимости, массы. В процессе анализа статистических показателей налогообложения выявлена общая тенденция роста налоговых поступлений с физлиц, снижения поступлений с организаций. Установлена тенденция увеличения стоимости топлива и ставок топливных акцизов. Установлено процентное соотношение формирования налоговой базы по транспортному налогу между налогоплательщиками – юридическими и физическими лицами.

**Заключение:** использование на практике предложенной методики будет способствовать исполнению следующих нормативно закреплённых принципов налогообложения: справедливости, экономической обоснованности; а так же создаст предпосылки улучшения экологической обстановки в стране за счет перенаправления части средств от налогообложения в экологические фонды. В данном аспекте предполагается, что ввиду применения экологических коэффициентов налогоплательщики будут стремиться к обновлению своих транспортных средств более экологичными, техническому переоборудованию автотранспорта современными узлами и агрегатами с высокими экологическими нормами. В случае придания целевого характера транспортному налогообложению, часть собранных средств может направляться на развитие транспортной инфраструктуры. Развитие системы налогообложения является важным направлением налоговой политики РФ, так как оптимизация налоговой нагрузки будет способствовать развитию бизнеса, что, безусловно, положительно скажется на финансово-экономических показателях хозяйственной деятельности предприятий всех сфер деятельности.

**Ключевые слова:** авансовый платеж, акцизы, коэффициентный метод, налоговая база, нормативная база, система налогообложения, ставка налогообложения, субъекты налогообложения, сумма налога, транспортный налог

Andrey M. Terekhov

Russian State University of Justice, Volga Branch, Nizhny Novgorod, Russia

## Proposals for the development of the system of taxation of transport tax (passenger car transport)

**The purpose of the study** is to analyze the current system of transport taxation and develop proposals for its improvement.

The article is devoted to the identification of ways to improve the system of taxation of transport tax on road transport in the Russian Federation, including the optimization of the current method of calculating the tax.

**Materials and methods.** The article analyzes the literary sources of normative, reference and scientific literature on the organization of transport taxation. Based on the analysis of normative legal documentation the method of calculation of the transport tax on the automobile transport operating in the Russian Federation is opened, shortcomings are revealed and the directions of its improvement are designated. The statistical analysis of indicators of the taxation by

the transport tax in the Russian Federation and Nizhny Novgorod Region is carried out. The authors also present statistical data on fuel prices in dynamics for three years, interrelation between the increase in the cost of fuel and the increase in fuel excises has been found. A generalization of the accumulated experience in the field of transport tax taxation in Russia and in foreign countries is given. The source data for this research were the materials of the report in the forms: 5-TN (2014-2017), NOM-1 (2014-2018), Internet information resources – бензин.рф and [www.gks.ru](http://www.gks.ru).

**Results.** This article highlights the features of the current system of taxation of transport tax, the importance of transport taxation for the formation of regional budgets. The inexpediency of replacing the transport tax with fuel excise is justified. The modified method of calculation

of the transport tax on automobile transport, including for hybrid cars is developed. The values of the coefficients of environmental friendliness, market value, weight are proposed. In the process of analysis of statistical indicators of taxation the general trend of growth of tax revenues from individuals, reducing revenues from organizations was revealed. The tendency of fuel cost and fuel excise rates increase is established. The percentage ratio of the formation of the tax base for transport tax between taxpayers – legal entities and individuals is established. **Conclusion.** The use of the proposed methodology in practice will contribute to the implementation of the following regulatory principles of taxation: fairness, economic feasibility; as well as create the prerequisites for improving the environmental situation in the country by redirecting part of the funds from taxation to environmental funds. In this aspect, it is assumed that in view of the application

of environmental coefficients, taxpayers will seek to upgrade their vehicles with more environmentally friendly, technical re-equipment of vehicles with modern and high environmental standards units. If the purpose of transport taxation is given, part of the collected funds can be directed to the development of transport infrastructure. The development of the tax system is an important area of the tax policy of the Russian Federation, as the optimization of the tax burden will contribute to the development of business, which will certainly have a positive impact on the financial and economic performance of enterprises in all spheres of activity.

**Keywords:** advance payment, the excise tax, the coefficient method, the tax base, regulatory framework, taxation system, rate of taxation, subjects of taxation, tax amount, transportation tax.

## Введение

Транспортный налог является региональным налогом, который вводится в действие законами субъектов РФ о налоге с учетом положений Налогового Кодекса РФ (далее – НК РФ). Налог обязателен к уплате на территории соответствующего региона. Все доходы денежных средств от него поступают в бюджеты субъектов РФ. При установлении налога, законодательные (представительные) органы субъектов РФ закрепляют [1]:

– налоговую ставку в пределах, установленных гл. 28 НК РФ;

– сроки, порядок уплаты налога – в отношении налогоплательщиков-предприятий.

В субъектах РФ законодатели могут вводить налоговые льготы и рассматривать основания для их использования налогоплательщиком (ст. 356 НК РФ) [2, с. 160].

Транспортное налогообложение имеет свои особенности, одно из которых состоит в том, что уплачивать налог обязаны как физические лица, так и юридические лица. При этом процедура расчетов с бюджетом по данному виду налогообложения для организаций является более сложной. Так, например, юридические лица должны самостоятельно рассчитывать подлежащий уплате налог, им разрешается дробление налога на четыре части с возможностью уплаты в течение налогового периода [3, с. 146].

Ежегодно увеличивается потребность в транспорте, происходит непрерывное развитие экономических отношений на разных уровнях хозяйствования и в отраслях, при этом увеличиваются объемы собираемых средств от налогообложения транспортным налогом [4, с. 68]. В связи с этим возникает необходимость совершенствования системы налогообложения транспортным налогом, в том числе оптимизации методик исчисления сумм налога, как для обеспечения принципов справедливости, равенства, экономичности, пропорциональности и т.д., так и для возможности повышения эффективности данного вида налогообложения. Этим и обусловлена актуальность темы научного исследования.

Исследованию вопросов транспортного налогообложения посвящены труды многих авторов, в том числе Александровой Е.В., Богдановского А.А., Годуновой Н.А., Кушнерёвой К.Н., Кашириной М.П., Рысаева М.К., Сотниковой Л.В., Хулхачиевой Г.Д. и др. При этом следует отметить, что методическим аспектам формирования налоговой ставки уделено недостаточное внимание.

Цель исследования состоит в анализе действующей системы транспортного налогообложения и разработке предложений по ее совершенствованию.

Для реализации поставленной цели были обозначены следующие задачи:

– проанализировать законодательную базу РФ и Нижегородской области в части порядка исчисления и уплаты транспортного налога и выявить имеющиеся в данном аспекте проблемы;

– рассмотреть варианты развития системы налогообложения, в том числе предложить модифицированную методику расчета транспортного налога по легковому автомобильному транспорту.

Предметом исследования является совокупность теоретических и практических вопросов налогообложения транспортным налогом.

Объектом исследования являются отношения, касающиеся порядка исчисления и уплаты транспортного налога по легковому автомобильному транспорту между налогоплательщиками и налоговыми органами.

Теоретической и методологической основой научного исследования послужили научные труды российских и зарубежных авторов в области налогообложения транспортным налогом, законодательные и нормативные акты РФ и Нижегородской области.

Информационную базу научного исследования составили данные официальных ресурсов органов государственной статистики, материалы Федеральной налоговой службы РФ, справочников и периодических изданий. Кроме этого использовались авторские публикации в россий-

ских и иностранных изданиях, материалы научно-практических конференций.

В работе задействованы следующие научные методы исследования: наблюдение, сравнение, систематизация, статистический анализ, анализ источников научной, справочной литературы и законодательства.

### Анализ показателей налогообложения транспортным налогом

Плательщиками транспортного налога признаются физические и юридические лица, являющиеся собственниками зарегистрированных в установленном порядке транспортных средств, признаваемых объектом налогообложения в соответствии со ст. 358 НК РФ (ст. 357 НК РФ) [5, с. 129].

Для более полного понимания важности изучаемого вопроса рассмотрим статистику по транспортному налогу.

По данным, представленным в табл. 1 видно, что основная часть поступлений по транспортному налогу перечисляется с физических лиц – 132451563 тыс. руб. (81,63%) за 2018 г. Юридические лица в отчетном периоде перечислили 29810512 тыс. руб. (лишь 18,37% от общей суммы отчислений). За последние пять лет в России прослеживается

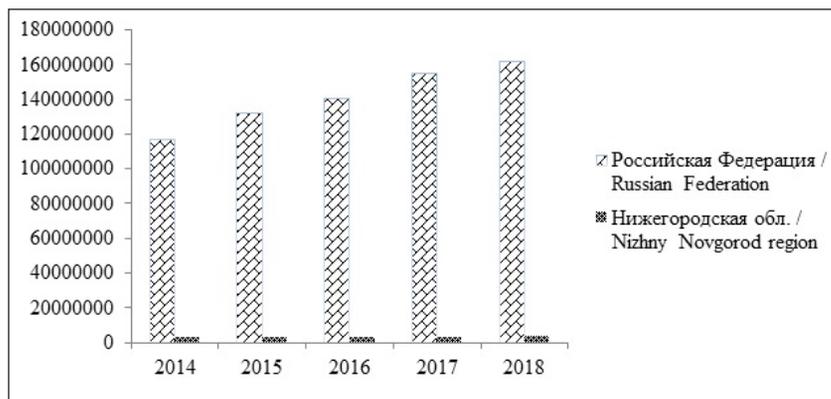


Рис. 1. Динамика налоговых поступлений по транспортному налогу в России и Нижегородской области, тыс. руб.

Fig. 1. Dynamics of tax revenues on transport tax in Russia and Nizhny Novgorod region, thousand rubles.

Источник: составлено автором

ежегодное увеличение поступлений от транспортного налога с 117494089 тыс. руб. до 162262075 тыс. руб., прирост составил 38,10%. При этом рост поступлений от физлиц происходит более высокими темпами (+ 84,41%), а суммы налоговых поступлений от организаций в течение анализируемого периода уменьшаются (на 41,29%). Динамика налоговых поступлений по транспортному налогу в России и Нижегородской области представлена на рис. 1.

В Нижегородской области в динамике так же наблюдается рост поступлений средств по транспортному налогу, но более низкими темпами. За пять лет прирост составил 19,69%, а сумма поступлений

в 2018 г. – 3962589 тыс. руб. Физлица уплачивают 85,89% всех отчислений, в 2014 г. – 81,18%. Наблюдается тенденция увеличения собираемости налога с физлиц (+26,16%) и обратная тенденция по юр. лицам (–10,24%).

Положительная динамика роста поступлений от налогообложения с физлиц обусловлена увеличением общего количества зарегистрированного гражданами автомобильного транспорта, увеличением доли транспортных средств облагаемых по более высокой налоговой ставке. Снижение поступлений по транспортному налогообложению от предприятий обусловлено, в том числе, снижением количества зарегистрированных объектов

Таблица 1

Динамика поступлений средств по транспортному налогу за 2014–2018 гг., тыс. руб.

Table 1

Dynamics of receipts of means on the Transport tax for 2014–2018, thousand rubles

Поступило средств / Received funds	2014 г. / Year 2014	2015 г. / Year 2015	2016 г. / Year 2016	2017 г. / Year 2017	2018 г. / Year 2018	Темп прироста 2018 г. к 2014 г., % / The rate of growth in 2018 to 2014, %
Российская Федерация / Russian Federation	117494089	132417288	140602355	155014968	162262075	+ 38,10
– с физ.лиц / natural person	71826144	80903300	110545313	127589651	132451563	+ 84,41
– с юр.лиц / legal person	45667945	51513988	30057042	27425317	29810512	- 41,29
Нижегородская обл. / Nizhny Novgorod region	3310653	3621458	3514722	3828992	3962589	+ 19,69
– с физ.лиц / natural person	2697563	3017069	2916885	3280604	3403321	+ 26,16
– с юр.лиц / legal person	623090	604389	597838	548389	559262	- 10,24

Источник: составлено автором на основе данных отчетов по форме НОМ-1 (по состоянию на 1 января)

Таблица 2

## Сведения о налоговой базе и структуре начислений по транспортному налогу за периоды 2014 г. и 2017 г.

Table 2

## Information on the tax base and structure of charges on transport tax for the period 2014 - 2017

Показатель / Indicator	Российская Федерация / Russian Federation		Нижегородская область / Nizhny Novgorod region		Темп прироста 2017 г. к 2014 г., % / The rate of growth in 2017 to 2014, %	
	2014	2017	2014	2017	Российская Феде- рация / Russian Federation	Нижегородская область / Nizhny Novgorod region
1. Количество транспортных средств, учтенных в базе данных налогового органа, ед. / Number of vehicles registered in the tax authority database, units	49850220	51316840	1105183	1111363	+ 2,94	+ 0,56
- в т.ч. наземных транспортных средств / including ground vehicles	49234307	50675104	1095938	1101621	+ 2,93	+ 0,52
2. Количество транспортных средств, по которым предъявлен налог к уплате, ед. / Number of vehicles for which the tax is payable, units	44307122	45912895	1094487	1088228	+ 3,62	- 0,57
- в т.ч. по легковым автомобилям / including passenger cars	37935228	39297818	953273	947586	+ 3,59	- 0,60
3. Количество налогоплательщиков, учтенных в налоговых органах, ед. / Number of taxpayers registered with the tax authorities, units	34554105	33915350	794523	805712	- 1,85	+ 1,41
4. Сумма налога, подлежащая уплате в бюджет, тыс. руб. / The amount of tax payable to the budget, thousand rubles	123793991	142846611	3319279	3623007	+ 15,39	+ 9,15
- в т.ч. по легковым автомобилям / including passenger cars	98706909	115442283	2658476	2971350	+ 16,95	+ 11,77
5. Сумма налога, не поступившая в бюджет (из-за предоставления налоговых льгот / освобождения от уплаты налога), тыс. руб. / The amount of tax not received by the budget (due to the provision of tax benefits / exemption from tax), thousand rubles	7882807	10782928	159204	216939	+ 36,79	+ 36,26
6. Количество транспортных средств, учтенных в базе данных налогового органа, ед. / Number of vehicles recorded in the database of the tax authority, units	4618751	4483743	105606	98832	- 2,92	- 6,41
- в т.ч. наземных транспортных средств / including ground vehicles	4570752	4436263	103510	96725	- 2,94	- 6,55
7. Количество транспортных средств, в отношении которых налогоплательщиком исчислен налог к уплате, ед. / Number of vehicles in respect of which the taxpayer calculated the tax payable, units	4252017	4082354	84180	77148	- 3,99	- 8,35
- в т.ч. по легковым автомобилям / including passenger cars	1430522	1441071	25706	24148	+ 0,73	- 6,06
8. Количество налогоплательщиков, учтенных в налоговых органах, ед. / Number of taxpayers registered with the tax authorities, units	468194	483213	11714	11549	+ 3,21	- 1,41
9. Сумма налога, подлежащая уплате в бюджет, тыс. руб. / Amount of tax payable to the budget, thousand rubles	28708375	28100190	626470	581523	- 2,12	- 7,17
- в т.ч. по легковым автомобилям / including passenger cars	8087819	9289841	156301	167451	+ 14,86	+ 7,13
10. Сумма налога, не поступившая в бюджет (из-за предоставления налоговых льгот / освобождения от уплаты налога), тыс. руб. / The amount of tax not received by the budget (due to the provision of tax benefits / exemption from tax), thousand rubles.	1297160	4301217	89758	163328	+ 231,59	+ 80,96

Источник: составлено автором на основе данных отчета по форме 5-ТН за 2014 - 2017 гг. (с корректировкой данных по состоянию на октябрь месяца года, следующего за отчетным)

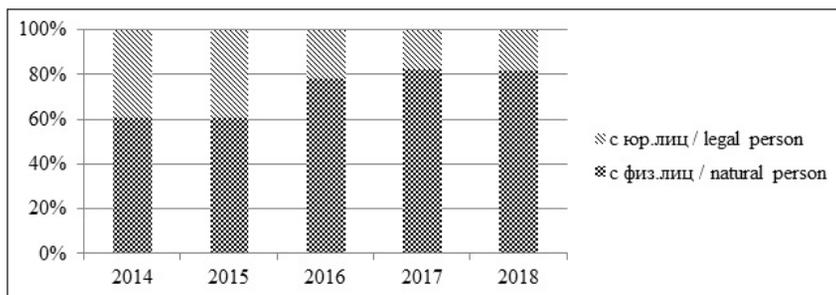


Рис. 2. Структура поступлений от транспортного налога в РФ за 2014–2018 годы, %

Fig. 2. Structure of transport tax revenues in the Russian Federation for 2014–2018, %

Источник: составлено автором

налогообложения. Так, только за последний год количество транспортных средств, находящихся в собственности предприятий, сократилось на 5424 единицы и составило по состоянию на 01.01.2018 г. – 4483743 единицы. Многие предприятия в последнее время предпочитают вместо содержания парка транспортных использовать услуги аутсорсинговых компаний, а так же приобретать транспортные средства на условиях договора лизинга, учитывая их на балансе лизингодателя. В свою очередь, снижение налоговой нагрузки по транспортному налогу с организаций способствует развитию бизнеса, что, безусловно, положительно сказывается на финансовых показателях их деятельности.

Структура поступлений от транспортного налога за 2014–2018 годы представлена на рисунке 2.

Далее подробнее остановимся на сведениях о налоговой базе и структуре начислений по транспортному налогу (табл. 2).

По данным на 16.10.2018 г. порядка 82% налоговой базы по транспортному налогу для физлиц формируют легковые автомобили. При этом доля автомобилей с мощностью двигателя 100–150 л.с. в общем количестве зарегистрированного транспорта составляет порядка 40%. Легковой автотранспорт организаций формирует около

29% налоговой базы по транспортному налогу. Четверть поступлений по транспортному налогообложению приходится на автомобили мощностью мотора свыше 250 л.с. Их доля от общего количества транспорта незначительна и составляет примерно 2%, что обусловлено высокими значениями ставок, применяемых к данному виду транспортных средств.

В целом, за последние годы количество автотранспорта в РФ, облагаемого налогом, растет (если за 2014 г. значение данного показателя составляло 48,56 млн ед., то за 2017 г. – 49,99 млн ед.). Сумма налога, подлежащая уплате в бюджет физическими лицами, в течение анализируемого периода выросла на 19,1 млрд руб., или на 15,39%, составив 142,85 млрд руб. Сумма транспортного налога, не поступившая в бюджет в связи с предоставлением физлицам налоговых льгот, увеличилась на 36,79% и составила в отчетном году – 10782928 тыс. руб. При этом наблюдается тенденция снижения сумм налога с организаций, подлежащих уплате в бюджет (на 2,12% в РФ и на 7,17% в Нижегородской области). Она обусловлена снижением количества зарегистрированного налоговыми органами транспорта (на 2,92% в РФ и 6,41% в Нижегородской области).

Показатели Нижегородской области отражают зависимость

от значений по РФ и составляют примерно 2–2,5%, что показывает относительно высокую долю средств, формируемых в виде поступлений от транспортного налогообложения. Это объясняется относительно высокими значениями показателей зарегистрированного на территории региона транспорта. Следует обратить внимание на высокие (в пропорциональном отношении) значения показателя «Сумма налога, не поступившая в бюджет (из-за предоставления налоговых льгот / освобождения от уплаты налога)» – 163328 тыс. руб. (3,80%). Значения данного показателя выбивается из границ прослеживаемой тенденции.

#### Особенности действующего порядка налогообложения транспортным налогом

Объектом транспортного налогообложения признаются зарегистрированные в установленном порядке [1; 6]:

- автотранспортные средства, в т.ч. наземные транспортные средства – автомобили, автобусы, мотороллеры, мотоциклы, другие самоходные машины и механизмы на пневматическом и гусеничном ходу, снегоходы и мотосани и т.п.;

- водный транспорт (моторные лодки, яхты, теплоходы, парусные суда, катера, буксируемые суда и другие);

- воздушный транспорт (вертолеты, самолеты и другой).

Здесь следует отметить, что имеются различия в методике расчета транспортного налога в зависимости от объекта налогообложения [7; 8].

При государственной регистрации транспортных средств, органы, осуществляющие эту процедуру, обязаны сообщать в налоговые инспекции по месту своего нахождения сведения о зарегистрированных транспортных средствах и об

их владельцах (п. 4 ст. 85 НК РФ) [9; 10]:

– в течение 10 дней со дня соответствующей регистрации;  
– ежегодно до 15 февраля по состоянию на 1 января текущего года.

Управления ФНС России проводят сверку сведений, полученных из подразделений ГИБДД, со сведениями, содержащимися в информационных ресурсах налоговых органов [11, с.24].

Изменение места государственной регистрации юридического лица в пределах одного субъекта РФ не приводит к снятию с регистрационного учета транспортных средств. В этом случае по заявлению собственника (владельца) регистрационно-учетные данные передаются в регистрационное подразделение по новому месту нахождения юридического лица и одновременно об этом информируются налоговые органы (Приказ МВД России № 399 от 26 июня 2018 г.) [12; 13].

Основные понятия, механизм и особенности взимания транспортного налога устанавливаются главой 28 НК РФ. Любой из субъектов РФ согласно НК РФ может принимать дополнительные нормативные акты для регулирования вопросов о транспортном налоге.

Так порядок, ставки и сроки уплаты транспортного налога в Нижегородской области на 2018 г., 2019 г. установлены Законом Нижегородской области от 28.11.2002 №71-3 «О транспортном налоге» (ред. от 01.09.2018). Он распространяется на весь регион [14].

Действующая методика расчета транспортного налога по легковому автомобильному транспорту в 2018 г. выглядит следующим образом:

$$SN = NB \times St, \quad (1)$$

где:  $SN$  – сумма налог к уплате, руб. / The amount of tax payable, rubles;;

$NB$  – налоговая база, л.с. / Tax base, HP;

$St$  – ставка налога, руб. / Tax rate, rubles

Налоговая база соответствует мощности транспортного средства (далее – ТС), измеряемой в лошадиных силах.

Для организаций можно рассчитать авансовый платеж.

$$AP = IKP \div 4, \quad (2)$$

где:  $AP$  – авансовый платеж / Advance payment;

$IKP$  – итог к оплате / Total due.

Либо:

$$AP = NB \times St \div 4, \quad (3)$$

Итого по окончании отчетного периода (года):

$$IOP = NB \times St - PA, \quad (4)$$

где:  $IOP$  – итог по окончании отчетного периода (года) / Total at the end of the reporting period (year);

$PA$  – перечисленные авансы / These advances.

Формула для расчета точной суммы транспортного налога, при владении транспортным средством меньше 1 года выглядит следующим образом:

$$SN = StR \times NB \times KMV \div 12, \quad (5)$$

где:  $StR$  – ставка налога для региона / Tax rate for the region;

$KMV$  – количество месяцев владения транспортным средством (далее – ТС) в году / Number of months of vehicle ownership per year.

Формула для расчета транспортного налога при владении транспортным средством весь год:

$$SN = StR \times NB, \quad (6)$$

Таким образом, сумма налога, подлежащая уплате в бюджет, напрямую зависит от ставки налога по региону, а также от мощности транспортного средства. При этом ставки налога по регионам значительно различаются и, зачастую, в экономически более благополучных регионах, они могут быть ниже (например, в Москве по ТС с мощностью двигателя до 100 л.с. ставка составляет 12 руб., а в Нижегородской обл. – 22,5 руб. – от

45 л.с. до 100 л.с.). Такая дифференциация налоговых ставок обусловлена, прежде всего, количеством зарегистрированных в установленном порядке объектов налогообложения в регионе и, соответственно, объемом поступления денежных средств по данному виду налогообложения. В экономически более благополучных регионах данные показатели имеют более высокие значения. Так же следует отметить и тот факт, что в настоящее время размер суммы налога подлежащей уплате не зависит от объема времени (пробега) используемого транспортного средства, количества вредных выбросов в окружающую среду. Такое положение, отчасти, противоречит принципам справедливости, экономической обоснованности налогообложения, что так же свидетельствует о необходимости оптимизации методики исчисления транспортного налога по легковому автомобильному транспорту. В связи с этим автором разработаны предложения, применение которых на практике может способствовать ликвидации имеющихся противоречий.

## Результаты

Согласно данным официальной статистики, на 2018 год 42% россиян имеют в собственности хотя бы один автомобиль, и этот показатель постоянно увеличивается. В связи с этим актуальным становится вопрос пересмотра используемой методики налогообложения транспортным налогом по легковому автотранспорту, в разработке и применении инновационных методик расчета налогооблагаемой базы. Все чаще встречаются мнения о переносе функций транспортного налогообложения на топливные акцизы с последующим распределением их в дорожные фонды. Автор с данной пози-

цией не согласен, так как акцизы по сути отличаются от какого-либо другого вида налогообложения, они являются косвенным налогом и входят в стоимость продукции. У акциза и транспортного налога разные объекты обложения, разная сущность. Именно поэтому акцизы на топливо были введены, но транспортный налог не упразднили. Данной позиции так же придерживается заместитель директора по энергетическому направлению Фонда «Институт энергетики и финансов» Алексей Белогорьев. По его прогнозам отменять транспортный налог в ближайшее время не будут.

Сопrotивление со стороны Правительства РФ в части оптимизации системы налогообложения транспортным налогом связано, прежде всего, с тем, что динамика изменения цен на автомобильное топливо оказывает достаточно сильное влияние на общую инфляцию в отличие от транспортного налога, который к инфляции не имеет отношения. В связи с этим, заложить целиком компенсацию за отмену транспортного налога в величину акциза будет большим риском. Такой подход может стимулировать рост инфляции выше планов Правительства РФ [12, с. 95].

Цены на топливо в настоящее время очень нестабильны (рис. 3). Сравнивая цены 2016 и 2018 гг., прослеживаются следующие изменения: 2016 г. – цена ДТ 34.81 руб., АИ92 33.78 руб., АИ95 36.60 руб., (цена указана за литр по состоянию на 01.01.2016 г.) и 2018 г. – ДТ 43.85 руб., АИ92 41.95 руб., АИ95 45.37 руб., (цена указана за литр по состоянию на 01.11.2018). Мы видим, что цены значительно увеличились при том, что Россия занимает восьмое место в мире по разведанным запасам нефти. Рост цен связан с тем, что компании-поставщики нефтепродуктов в текущем году компенсируют свои потери,

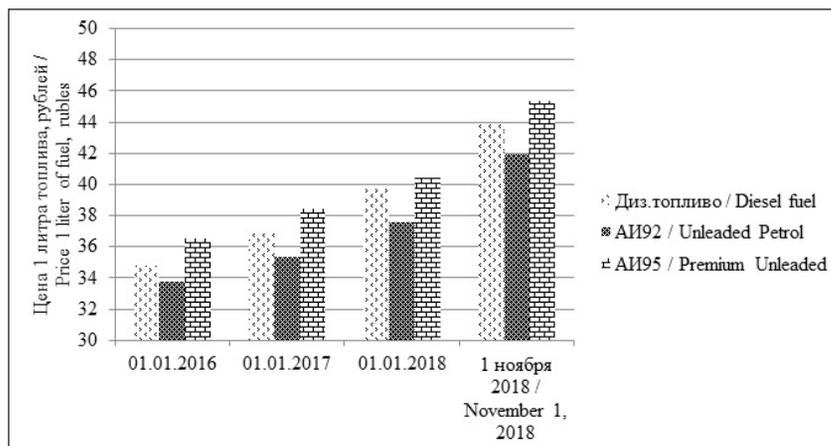


Рис. 3. Динамика средних цен на топливо в Нижегородской области за период с 01.01.2016 г. по 01.11.2018 г., руб.

Fig. 3. Dynamics of average fuel prices in the Nizhny Novgorod region for the period from 01.01.2016 to 01.11.2018, rubles

Источник: составлено автором по данным сайта URL: бензин.рф [15]

которые они понесли от сдерживания цен после двукратного роста акцизов на топливо в предыдущем году. Если в ближайшее время отменить транспортный налог, тогда может усилиться рост цен на топливо, что приведет к росту цен в других сферах экономики [15].

Далее автором рассмотрены методические аспекты расчета транспортного налога для легкового автомобильного транспорта.

В процессе исследования действующей методики исчисления транспортного налога, автора заинтересовал вопрос об отсутствии в формуле расчета транспортного налога некоторых важных элементов. Например, в используемой методике расчета отсутствует учет массы транспортного средства. Ведь по логике, чем больше масса автомобиля, тем больше он наносит ущерб дорожному полотну. В свою очередь, так же экологическая составляющая транспортного средства является важным показателем определяющим объемы выбросов загрязняющих веществ. Европейские страны давно включили ее в расчет транспортного налога. Автор придерживается мнения о целесообразности включения в расчет экологического показателя. Так же необходимо добавить в

расчет коэффициент рыночной стоимости транспортного средства. Да, в настоящее время в России применяется подобный коэффициент, но для определенных марок автомобилей и моделей, стоимостью свыше 3 млн руб. Автором же предлагается ввести коэффициент для всех автомобилей.

Не так давно в ПДД были внесены изменения, в соответствии с которыми появилась новая категория легкового автотранспорта называемая «гибридный автомобиль». Минфин в письме от 31.10.12 № 03-05-07-04/18 разъяснил, что если мощность двигателя автомобиля на несколько десятых лошадиных сил превышает пороговое значение, то используется точное значение мощности без округления. Кроме того, Министерством предложено в качестве налоговой базы в отношении гибридного автомобиля учитывать совокупность суммарной мощности двух двигателей. На официальном сайте Федеральной налоговой службы при расчете транспортного налога имеется возможность внесения данных о мощности двигателя только в единицах измерения – лошадиные силы, а про кВт ничего не сказано. Таким образом, автор полагает, что суммарную

мощность двух двигателей гибридного транспортного средства необходимо будет переводить в лошадиные силы.

Предлагаемая методика основана на использовании дополнительных коэффициентов при расчёте транспортного налога. Рассмотрим ее более подробно.

Условные обозначения:

KF – коэффициент фактического владения транспортным средством / The ratio of the actual possession of the vehicle;

KM – коэффициент массы / The ratio of the mass;

KE – коэффициент экологичности / Environmental performance factor;

KR – коэффициент рыночной стоимости / Market value ratio.

Таким образом, расчет суммы транспортного налога можно будет произвести по следующей формуле:

$$SN = NB \times St \times KF \times KM \times KE \times KR, \quad (7)$$

$$KF = KMV \div 12. \quad (8)$$

Значение коэффициента массы предлагается принять исходя из пропорции: 1 т (1000 кг) массы автомобиля включительно равняется значению коэффициента – 1,0. При показателях массы транспортного средства менее или свыше 1 т, значения коэффициента предлагается округлять до сотых. Например, если масса автомобиля составляет 1558 кг, тогда значение коэффициента составит 1,55. Экологический класс ТС должен устанавливаться заводом производителем, его значения следует указывать в паспорте транспортного средства. В настоящее время не по всем ТС в паспортах указан экологический класс, и если есть проблемы в установлении экологического класса ТС, дополнительную информацию следует запрашивать у официального представителя завода-изготовителя.

В табл. 3 автором предложены значения по распределению экологического класса ТС (указанные значения при

### Возможные значения коэффициента экологичности ТС

Таблица 3

Table 3

#### Possible values of the ecological coefficient of the vehicle

Показатель / Indicator	Экологический класс автомобиля / Ecological class of the car				
	1	2	3	4	5
Коэффициент экологичности (KE) / Environmental performance factor	3,0	2,5	2,0	1,0	0,6

Источник: составлено автором

необходимости могут быть пересмотрены). При определении значений коэффициента автор учитывал класс автомобиля и объём выбрасываемых выхлопных газов по принятому классу.

Коэффициент рыночной стоимости транспортного средства (KR) предлагается рассчитывать следующим образом. За единицу принимается стоимость ТС до 1 млн руб. (включительно). Соответственно, если стоимость ТС будет более 1 млн руб., тогда умножаем полученную сумму на соответствующий коэффициент, например, для ТС стоимостью 1 млн 200 тыс. руб. умножаем еще на коэффициент равный 1,2 [16, с. 537].

#### Обсуждение

Рассмотрим пример расчёта транспортного средства на ос-

нове предложенной нами методики приведенных значений коэффициентов.

Пример 1. Гражданин Иванов И.И. имеет в собственности транспортное средство Mitsubishi Colt, мощность двигателя которого составляет 95 л.с. Масса ТС – 1200 кг, экологический класс – 4. У гражданина по итогам налогового периода возникло обязательство по уплате налога. Период владения составил – 8 месяцев. Рыночная стоимость автомобиля составляет в пределах от 230000 руб. до 250000 руб., соответственно коэффициент рыночной стоимости мы принимаем это за единицу. Региональная ставка по транспортному налогу в Нижегородской области за 1 л.с., с учетом указанной мощности двигателя, составляет 22,5 руб. (табл. 4).

Таблица 4

#### Законодательно закреплённые ставки транспортного налога по легковому автотранспорту в Нижегородской области в 2018 г., руб.

Table 4

#### Legally fixed rates of transport tax on passenger vehicles in the Nizhny Novgorod region in 2018, rubles

Мощность двигателя легкового автомобиля, л.с. (NB) / The power of the engine of a car, HP.	Ставка транспортного налога, руб. (St) / The rate of the transport tax, rubles
– до 45 л. с. включительно / up to 45 HP inclusive	13,5
– свыше 45 л. с. до 100 л. с. включительно / over 45 HP to 100 HP inclusive	22,5
– свыше 100 л.с. до 150 л. с. включительно / over 100 HP to 150 HP inclusive	31,5
– свыше 150 л. с. до 200 л. с. включительно / over 150 HP to 200 HP inclusive	45
– свыше 200 л. с. до 250 л. с. включительно / over 200 HP to 250 HP inclusive	75
– свыше 250 л. с. / more than 250 HP.	150

Источник: Закон Нижегородской области «О транспортном налоге» от 28.11.2002 № 71-3 (ред. от 01.09.2018) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс» [14].

$$SN = 95 \text{ л.с.} \times 22,5 \text{ руб.} \times \\ \times 8/12 \times 1,20 \times 1,0 \times 1;$$

Сумма, подлежащая уплате = 1710 руб.

Если рассчитывать налог по уже имеющейся методике, то сумма получится следующей:  $SN = 95 \text{ л.с.} \times 22,5 \text{ руб.} \times 8/12 = 1425 \text{ руб.}$  При использовании предложенной методики автовладелец будет уплачивать налог на 285 руб. больше, за счет дополнительно введенного экологического коэффициента. За коэффициент рыночной стоимости ( $KR$ ) автовладелец не доплатит ничего, поскольку рыночная стоимость машины меньше 1000000 руб., соответственно значения коэффициента принимаются за единицу. Если повысить класс экологичности автомобиля до пятого, тогда сумма будет ниже, мы сможем экономить свой бюджет.  $SN = 95 \text{ л.с.} \times 22,5 \text{ руб.} \times 8/12 \times 1,2 \times 0,6 \times 1 = 1026 \text{ руб.}$  Экономия составит 399 руб. по сравнению с принятой методикой расчета транспортного налога. Таким образом, транспортный налог сможет стимулировать авто владельцев на повышение экологического класса своего автомобиля, в том числе за счет замены транспортного средства на новое [17; 18].

Гибридный автомобиль. Налог на него в настоящее время в России рассчитывается как сумма нескольких двигателей, вместе взятых. Рассматривая опыт зарубежных стран, отметим, что например, во Франции, где особенно внимательно относятся к экологии, владельцы ТС уплачивают пошлину, зависящую от объема выбрасываемого  $CO_2$  в атмосферу, а все полученные средства расходуют на экологические программы. В Германии налог на транспорт рассчитывается по схожей методике, применяемой во Франции. Для автомобилей гибридных, практически не выбрасывающих вредных газов, этот налог минималь-

ный. Т.е. основой для расчета служит не мощность двигателя, а объемы выбросов отработанных газов ( $CO_2$ ) [19; 20; 21].

В России, например, налог на гибридный автомобиль Toyota Prius рассчитывается как сумма двух двигателей, вместе взятых, т.е. бензинового двигателя с мощностью 72 л.с. и электродвигателя с мощностью 29 л.с. В сумме они дают 101 л.с. Рассчитаем сумму налога, подлежащую уплате за период владения 9 месяцев.

$$SN = 101 \text{ л.с.} \times 31,5 \text{ руб.} \times \\ \times 9/12 = 2386,13 \text{ руб.}$$

С учетом предложенной выше методики можно рассчитать сумму налога на гибридный автомобиль.

Пример 2. Гражданин Петров П.П. имеет в собственности транспортное средство Toyota Prius, мощность двигателей которого составляет: бензинового – 72 л.с., электродвигателя – 29 л.с. Масса ТС – 1375 кг, экологический класс – 4. Рыночная стоимость автомобиля составляет в пределах от 550000 до 610000 руб., соответственно коэффициент рыночной стоимости ( $KR$ ) мы принимаем это за единицу. Период владения ТС равен девяти месяцам. По итогам налогового периода возникла обязанность по уплате налога. Региональная ставка налога в Нижегородской области ( $St$ ) за 1 л.с. составила 31,5 руб. (табл. 4).

$$SN = (72 \text{ л.с.} + 29 \text{ л.с.}) \times \\ \times 31,5 \text{ руб.} \times 9/12 \times 1,4 \times \\ \times 1,0 \times 1;$$

Сумма, подлежащая к уплате ( $SN$ ) = 3440, 58 руб.

Существуют отдельные льготные ставки на транспортный налог в Нижегородской области. Они распространяются на: пенсионеров; инвалидов; участников ликвидации последствий аварии на ЧАЭС; граждан, подвергшихся воздействию радиации вследствие аварии на ЧАЭС, на производственном объединении «Маяк»

и сбросов радиоактивных отходов в реку Теча; авто владельцев из подразделений особого риска – владельцев легковых ТС с мощностью двигателя до 150 л.с. и мотоциклов, моторных лодок с мощностью двигателя до 30 л.с. вкл. Для указанных категорий граждан ставка налога на 1 л.с. снижается на 50%. При превышении установленной в настоящем пункте предельной величины мощности двигателя соответствующего ТС налог уплачивается на общих основаниях [14; 22].

Для предприятий и индивидуальных предпринимателей в части автомобилей, оборудованных для использования газомоторного топлива, ставка транспортного налога на 1 л.с. снижается на 50%. Данная льгота может предоставляться по заявлению плательщика налога на основании документа, подтверждающего, что транспортное средство оборудовано для использования газомоторного топлива [14].

Для предприятий и для индивидуальных предпринимателей в части автомобилей, которые осуществляют международные перевозки в страны дальнего зарубежья, ставка транспортного налога на одну лошадиную силу снижается на 50% [14].

## Заключение

В процессе проведенного исследования автором сформулированы основные выводы и предложения, которые представлены ниже.

Во-первых, следует заметить, что средства, собранные в рамках налогообложения транспортным налогом в России, распределяются по усмотрению государственных органов субъектов РФ, в том числе расходуются на поддержание и развитие дорожной инфраструктуры. В случае отмены транспортного налога, может образоваться дефицит бюджета субъекта РФ. В свя-

зи с этим, автором предложено не упразднить данный вид налогообложения, а совершенствовать методику исчисления налога.

Во-вторых, высокие ставки по налогообложению транспортным налогом отрицательно сказываются на экономическом и финансовом положении физических и юридических лиц [23; 24]. Ставки, взимаемые за транспортное средство, должны быть соизмеримы и обоснованы. Если эти ставки повышаются, тогда может наблюдаться рост цен практически на все товары, включая продукты питания. При этом автор полагает, что для расчёта транспортного налога для гру-

зовых автомашин должен быть применен особый метод расчёта [24; 25].

В третьих, предложенная автором методика расчета транспортного налога позволит стабилизировать взимаемый налог и дополнит проблемы по расчету налога на гибридный легковой транспорт. Использование на практике данной методики создаст предпосылки улучшения экологической обстановки в стране за счет обновления парка транспортных средств (более экологичным транспортом) обусловленного применением экологических коэффициентов. При этом часть средств будет расходоваться на экологию (перечисляться с соответствующие фонды по улучшению экологии).

Таим образом, автор выступает за модернизацию действующей системы налогообложения транспортным налогом по средствам принятия соответствующих поправок в законодательство о налогах на федеральном и региональном уровнях. За основу совершенствования системы налогообложения транспортным налогом по легковому автомобильному транспорту, в части оптимизации порядка расчета суммы налога подлежащей уплате в бюджет, может быть принята предложенная автором методика.

Таим образом, автор выступает за модернизацию действующей системы налогообложения транспортным налогом по средствам принятия соответствующих поправок в законодательство о налогах на федеральном и региональном уровнях. За основу совершенствования системы налогообложения транспортным налогом по легковому автомобильному транспорту, в части оптимизации порядка расчета суммы налога подлежащей уплате в бюджет, может быть принята предложенная автором методика.

## Литература

1. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ (ред. от 11.10.2018) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.02.2019).

2. Ефремова Т.М., Ефремова А.А. Сравнительная характеристика предоставляемых льгот по транспортному налогу в субъектах Уральского федерального округа // Академический вестник. 2014. № 1 (27). С. 160–165.

3. Александрова Е.В. Транспортный налог: проблемы правового регулирования и администрирования в России // Аграрное и земельное право. 2015. № 11 (131). С. 146–148.

4. Воробьев Ю.Н., Жахов Н.В. Результаты реорганизации налоговой полиции: Курская область // Налоговая политика и практика. 2009. № 2. С. 68–71.

5. Годунова Н.А. Изменения налогового законодательства по транспортному налогу на федеральном и региональном уровне власти // В сборнике: Фундаментальные и прикладные исследования в области экономики и финансов Материалы и доклады 3-й международной научно-практической конференции. В 3-х частях. Под общей редакцией О.А. Строевой. 2017. С. 128–130.

6. Семенцова А.А. О спорных вопросах определения объекта налогообложения по транспортному налогу // Образование и право. 2015. № 9 (73). С. 314–319.

7. Богдановский А.А. Методика расчетов с бюджетом по транспортному налогу // В сборнике: Научные преобразования в эпоху глобализации. Сборник статей Международной научно-практической конференции. 2016. С. 31–33.

8. Кушнерёва К.Н. Транспортный налог в Российской Федерации: проблемы // Экономика и социум. 2017. № 6-1 (37). С. 939–942.

9. Приказ МВД России № 399 от 26 июня 2018 г. «Об утверждении Правил государственной регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, образца бланка свидетельства о регистрации транспортного средства и признании утратившими силу нормативных правовых актов МВД России и отдельных положений нормативных правовых актов МВД России» (ред. от 26.06.2018) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.02.2019).

10. Coulomb R., Henriot F. The grey paradox: how fossil-fuel owners can benefit from carbon taxation // Journal of Environmental Economics and Management. 2018. Vol. 87. P. 206–223.

11. Семенихин В.В. Государственная регистрация автотранспортных средств // Бухгалтерский учет в бюджетных и некоммерческих организациях. 2011. № 17 (281). С. 22–28.

12. Менкенов А.С. О транспортном налоге: возможные изменения и альтернативы // Современные тенденции развития науки и технологий. 2016. № 11-9. С. 94–96.

13. Рысаев М.К. Транспортный налог: проблемы и перспективы развития на примере республик Башкортостан и Татарстан // Экономика и социум. 2015. № 6–3 (19). С. 811–814.

14. Закон Нижегородской области «О транспортном налоге» от 28.11.2002 № 71-3 (ред. от 01.09.2018) // Справочно-правовая система «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.02.2019).

15. Топливо.РФ [Электрон. ресурс]. Режим доступа: <http://бензин.рф/site/price?region=213&range=year&value=2016-01> (дата обращения: 20.02.2019).

16. Терехов А.М., Терехова А.В., Николенко П.Г., Попова И.Ю. Развитие системы налогообложения по транспортному налогу для легкового автомобильного транспорта // Современные научные исследования и инновации. 2015. № 12 (56). С. 536–539.

17. Определение СК по административным делам Верховного Суда РФ от 13 июня 2012 г. № 9-АПГ12-4 Решение суда об отказе в признании недействующим в части Закона Нижегородской области от 28 ноября 2002 года № 71-3 «О транспортном налоге» // Справочно-правовая система «Консультант Плюс» (дата обращения: 20.02.2019).

18. Garasym P., Klym N., Khomyak R. Features of taxation of forestry enterprises // Economics, Entrepreneurship, Management. 2018. Vol. 5. № 1 (9). P. 55–62.

19. Каширина М.П. Транспортный налог. особенности исчисления и уплаты в 2016 г // Бухучет в строительных организациях. 2016. № 9. С. 62–73.

20. John Flemming, Peter Oppenheimer. Are government spending and taxes too high (or too low)? // National Institute Economic Review. 1996. Vol. 157. № 1. P. 58–76.

21. Leontyeva Yu.V., Mayburov I.A. Theoretical framework for building optimal transport taxation system // Journal of Tax Reform. 2016. Vol. 2. № 3. P. 193–207.

22. Неменова Д.Л. Налоговые льготы, предоставляемые физическим лицам в налоговой системе Российской Федерации // Евразийский юридический журнал. 2018. № 4 (119). С. 231–233.

23. Буньковский Д.В. Перспективы развития логистической системы (на примере предприятий грузовых авиаперевозок) // Вестник НГИЭИ. 2018. № 4 (83). С. 93–103.

24. Сотникова Л.В. Особенности уплаты авансовых платежей по транспортному налогу // Бухучет в строительных организациях. 2014. № 8. С. 56–61.

25. Хулхачиева Г.Д., Болдырева Е.С. Анализ динамики налоговых поступлений в Российской Федерации за 2015–2016 годы // В сборнике: Актуальные проблемы экономики и бухгалтерского учета. Сборник научных статей. Электронное издание. 2017. С. 470–475.

## References

1. The tax code of the Russian Federation (part two) dated 05.08.2000 N 117-ФЗ (as amended on 10.11.2018). Reference and legal system «Consultant Plus» (cited 02.20.2019). (In Russ.)

2. Yefremova T.M., Yefremova A.A. Comparative characteristics of the benefits provided for transport tax in the subjects of the Ural Federal District. Akademicheskii vestnik = Academic Bulletin. 2014; 1 (27): 160–165. (In Russ.)

3. Aleksandrova Ye.V. Transport tax: problems of legal regulation and administration in Russia . Agrarnoye i zemel'noye pravo = Agricultural and land law 2015; 11 (131): 146–148. (In Russ.)

4. Vorob'yov YU.N., Zhakhov N.V. The results of the reorganization of the tax police: Kursk region. Nalogovaya politika i praktika = Tax policy and practice. 2009; 2: 68–71. (In Russ.)

5. Godunova N.A. Changes in tax legislation on transport tax at the federal and regional authorities. V sbornike: Fundamental'nyye i prikladnyye issledovaniya v oblasti ekonomiki i finansov Materialy i doklady 3-y mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. V III chastyakh. Pod obshchey redaktsiyey O.A. Stroyevoy = In the collection: Fundamental and applied research in the field of economics and finance Materials and reports of the 3rd international scientific-practical conference. In III parts. Ed. by O.A. Combatant. 2017: 128–130. (In Russ.)

6. Sementsova A.A. On controversial issues of determining the object of taxation on transport tax.

Obrazovaniye i pravo = Education and Law. 2015; 9 (73): 314–319. (In Russ.)

7. Bogdanovskiy A.A. The methodology of calculations with the budget for the transport tax . Sbornik statey Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii = Collection of articles of the International scientific-practical conference. V sbornike: Nauchnyye preobrazovaniya v epokhu globalizatsii = In the collection: Scientific transformations in the era of globalization. 2016: 31–33. (In Russ.)

8. Kushnerova K.N. Transport tax in the Russian Federation: problems. Ekonomika i sotsium = Economics and society. 2017; 6–1 (37): 939–942. (In Russ.)

9 Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia N 399 dated June 26, 2018 “On approval of the Rules for the state registration of motor vehicles and trailers for them at the State Road Safety Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, a sample form for a certificate of registration of a vehicle and invalidation of regulatory Acts of the Ministry of Internal Affairs of Russia and certain provisions of regulatory legal acts of the Ministry of Internal Affairs of Russia ”(as amended on June 26, 2018). Reference and legal system“ Consultant Plus ”(cited 02.20.2019). (In Russ.)

10. Coulomb R., Henriet F. The grey paradox: how fossil-fuel owners can benefit from carbon taxation. Journal of Environmental Economics and Management. 2018; 87: 206–223.

11. Semenikhin V.V. State registration of vehicles. *Bukhgalterskiy uchet v byudzhetykh i nekommercheskikh organizatsiyakh = Accounting in budget and non-profit organizations*. 2011; 17 (281): 22–28. (In Russ.)
12. Menkenov A.S. On the transport tax: possible changes and alternatives. *Sovremennyye tendentsii razvitiya nauki i tekhnologiy = Modern trends in the development of science and technology*. 2016; 11–9: 94–96. (In Russ.)
13. Rysayev M.K. Transport tax: problems and development prospects on the example of the republics of Bashkortostan and Tatarstan. *Ekonomika i sotsium = Economics and society*. 2015; 6–3 (19): 811–814. (In Russ.)
14. The Law of the Nizhny Novgorod Region “On Transport Tax” dated November 28, 2002 No. 71-3 (as amended on September 1, 2018). Reference and Legal System “Consultant Plus” (cited 02.20.2019). (In Russ.)
15. Toplivo.RF = Fuel.RF. [Internet]. Available from: <http://benzin.rf/site/price?region=213&range=year&value=2016-01> (cited 20.02.2019). (In Russ.)
16. Terekhov A.M., Terekhova A.V., Nikolenko P.G., Popova I.YU. Development of a transport tax system for passenger cars. *Sovremennyye nauchnyye issledovaniya i innovatsii = Modern scientific research and innovation*. 2015; 12 (56): 536–539. (In Russ.)
17. The determination of the SC on administrative cases of the Supreme Court of the Russian Federation of June 13, 2012 N 9-APG12-4. The court decision on the refusal to declare invalid in part of the Law of the Nizhny Novgorod region of November 28, 2002 N 71-3 «On transport tax». Reference legal system «Consultant Plus» (cited 02.20.2019). (In Russ.)
18. Garasym P., Klym N., Khomyak R. Features of taxation of forestry enterprises. *Economics, Entrepreneurship, Management*. 2018; 5; 1 (9): 55–62.
19. Kashirina M.P. Transport tax. features of calculation and payment in 2016. *Bukhuchet v stroitel'nykh organizatsiyakh = Accounting in construction organizations*. 2016; 9: 62–73. (In Russ.)
20. John Flemming, Peter Oppenheimer. Are government spending and taxes too high (or too low)? *National Institute Economic Review*. 1996; 157; 1: 58–76.
21. Leontyeva Yu.V., Mayburov I.A. Theoretical framework for building optimal transport taxation system. *Journal of Tax Reform*. 2016; 2; 3: 193–207.
22. Nemenova D.L. Tax incentives provided to individuals in the tax system of the Russian Federation. *Yevraziyskiy yuridicheskiy zhurnal = Eurasian Law Journal*. 2018; 4 (119): 231–233. (In Russ.)
23. Bun'kovskiy D.V. Prospects for the development of the logistics system (for example, enterprises of air cargo). *Vestnik NGIEI = Bulletin of NII EI*. 2018; 1; 4 (83): 93–103. (In Russ.)
24. Sotnikova L.V. Features of payment of advance payments for transport tax. *Bukhuchet v stroitel'nykh organizatsiyakh = Accounting in construction organizations*. 2014; 8: 56–61. (In Russ.)
25. Khulkhachiyeva G.D., Boldyreva Ye.S. Analysis of the dynamics of tax revenues in the Russian Federation for 2015–2016. V *sbornike: Aktual'nyye problemy ekonomiki i bukhgalterskogo ucheta. Sbornik nauchnykh statey. Elektronnoye izdaniye = In the collection: Actual problems of economics and accounting. Collection of scientific articles. Electronic edition*. 2017: 470–475. (In Russ.)

**Сведения об авторе****Андрей Михайлович Терехов**

к.э.н., доцент кафедры «Гуманитарные и социально-экономические дисциплины»  
Российский государственный университет  
правосудия, Приволжский филиал,  
Нижний Новгород, Россия  
Эл. почта: [terehoff.t@yandex.ru](mailto:terehoff.t@yandex.ru)

**Information about the author****Andrey M. Terekhov**

Cand. Sci. (Economics), Associate Professor of  
the chair «Humanitarian and socio-economic  
disciplines»,  
Russian State University of Justice,  
Volga Branch, Nizhny Novgorod, Russia  
E-mail: [terehoff.t@yandex.ru](mailto:terehoff.t@yandex.ru)