5.2.4. Финансы
Научная статья
УДК 336.6
https://doi.org/10.37493/2307-907X.2024.3.14

АВТОМОБИЛЬ КАК ОБЪЕКТ НАЛОГОВЫХ И ТАМОЖЕННЫХ СБОРОВ В РФ

Анна Валерьевна Савцова[1*], Ольга Николаевна Паценко[2], Алексей Алексеевич Домарев[3], Михаил Евгеньевич Волостников[4]

[1, 2, 3, 4] Северо-Кавказский федеральный университет (д. 1. ул. Пушкина, Ставрополь, 355017, Российская Федерация)
[1] levandanna@eandex.ru
[2] olnik2004@mail.ru
[3] Keller1500@mail.ru
[4] m.volostnikov238@gmail.com
* Автор, ответственный за переписку

Аннотация. ***Введение.*** Автомобиль как объект налоговых и таможенных сборов в РФ находится под пристальным вниманием законодателя в данной сфере, и этот интерес будет только расти в связи с увеличением количества транспортных средств, а по мнению экспертов и автовладельцев, налогообложение и обложение транспорта таможенными пошлинами имеет ряд существенных недостатков. ***Цель.*** Выделение основных проблем низкой собираемости транспортного налога и завышенного утилизационного сбора, исследование перспектив по их оптимизации. ***Материалы и методы.*** Использованы методы анализа, синтеза, формальной логики, сравнения, индукции, дедукции и др. ***Результаты и обсуждение.*** Рассмотрены основы налогообложения транспортных средств, проведен сравнительный анализ ставок налогов и сборов на транспорт в разных странах (Великобритания, Австралия и Дания) с целью повышения их собираемости на территории Российской Федерации. ***Заключение.*** Предложен механизм повышения поступлений от налогообложения транспортных средств, учитывающий экологическую составляющую.

Ключевые слова: утилизационный сбор, таможенные пошлины, транспортный налог, ставки, налоговые поступления, автовладельцы, легковые автомобили

Для цитирования: Автомобиль как объект налоговых и таможенных сборов в РФ / А. В. Савцова, О. Н. Паценко, А. А. Домарев, М. Е. Волостников // Вестник Северо-Кавказского федерального университета. 2024. № 3 (102). С. 130–144. https://doi.org/10.37493/2307-907X.2024.3.14

Конфликт интересов: один из авторов – кандидат экономических наук, доцент А. В. Савцова является членом редакционной коллегии журнала «Вестник Северо-Кавказского федерального университета». Авторам неизвестно о каком-либо другом потенциальном конфликте интересов, связанном с этой рукописью.

Статья поступила в редакцию 19.03.2024.
одобрена после рецензирования 08.04.2024.
принята к публикации 20.04.2024

Research article

A CAR AS AN OBJECT OF TAX AND CUSTOMS DUTIES IN THE RUSSIAN FEDERATION

Anna V. Savtsova[1*], Olga N. Patsenko[2], Alexey A. Domarev[3], Mikhail E. Volostnikov[4]

[1, 2, 3, 4] North-Caucasus Federal University (1. Pushkin str., Stavropol, 355017, Russian Federation)
[1] levandanna@eandex.ru
[2] olnik2004@mail.ru
[3] Keller1500@mail.ru
[4] m.volostnikov238@gmail.com
* Corresponding author

Abstract. ***Introduction***. A car as an object of tax and customs duties in the Russian Federation is under close attention of the legislator in this area, and this interest will only grow due to an increase in the number of vehicles. According to experts and car owners, taxation and taxation of transport with customs duties has a number of significant disadvantages. ***Goal***. The purpose of the work is to identify the main problems of a low level of collection of transport tax and excessive utilization fee, and to study the prospects for their optimization. ***Materials and methods***. The methods of analysis, synthesis, formal logic, comparison, induction, deduction, and other are used. ***Results and discussion.*** The basics of vehicle taxation are considered, a comparative analysis of transport tax and fee rates in different countries (Great Britain, Australia and Denmark) is carried out in order to increase their collection on the territory of the Russian Federation. ***Conclusion.*** A mechanism for increasing revenue from taxation of vehicles, taking into account the environmental component, is proposed.

Keywords: recycling fee, customs duties, transport tax, rates, tax revenues, car owners, passenger cars

For citation: Savtsova AV, Patsenko ON, Domarev AA, Volostnikov ME. A car as an object of tax and customs duties in the Russian Federation. Newsletter of North-Caucasus Federal University. 2024;3(102):130-144. (In Russ.). https://doi.org/10.37493/2307-907X.2024.3.14

© Савцова А. В., Паценко О. Н., Домарев А. А., Волостников М. Е., 2024

Conflict of interest: one of the authors, AV Savtsova, Dr. Sci. (Econ.), Associate Professor,is a member of the editorial board of the journal "Newsletter of the North-Caucasus Federal University". The authors are unaware of any other potential conflict of interest related to this manuscript.
The article was submitted 19.03.2024.
approved after reviewing 08.04.2024.
accepted for publication 20.04.2024.

Введение / Introduction. Проблемы реформирования транспортного налога являются актуальными в сфере налогообложения имущества в России на протяжении последних десятилетий. По общему правилу организация или физическое лицо платят транспортный налог за каждый зарегистрированный на них автомобиль, даже если его не используют. Сумма налога зависит от того, в каком регионе зарегистрирован собственник. Уплачивается транспортный налог по месту нахождения транспортного средства, то есть это место нахождения компании или место жительства физического лица. При регистрации автомобиля данные о его владельце передаются в Федеральную налоговую службу. Далее в налоговой инспекции рассчитывают налог на конкретный автомобиль. Оплатить его нужно до 1 декабря каждого года. Налог на машину отчисляется в региональный бюджет и далее расходуется на улучшение дорожной инфраструктуры в регионе, где зарегистрирован собственник. Несовершенство механизмов собираемости транспортного налога в Ставропольском крае и необоснованное завышение утилизационного сбора на территории Российской Федерации требует поиска путей решения названных проблем, одним из которых может стать предлагаемая более гибкая система налогообложения транспорта и снижения утилизационного сбора.

Материалы и методы исследований / Materials and methods of research. В статье проведен анализ результатов администрирования транспортного налога в бюджет Ставропольского края. Исследование построено на сравнительном анализе ставок налогов и сборов в разных странах (Россия, Великобритания, Австралия и Дания) с целью поиска путей повышения собираемости налогов и сборов на территории Российской Федерации, анализе налоговых поступлений данного налога в Ставропольском крае, определении доли транспортного налога в доходах бюджета края. Обосновывается, что в Российской Федерации целесообразно перенести ставки данного налога на стоимость топлива. Это обусловлено тем, что по данным ВЦИОМ (Всероссийский центр изучения общественного мнения) в 2023 г., автомобиль есть как минимум у 2/3 семей в России (63 %), а общая автомобилизация, по данным Автостата, составила 315 автомобилей на 1000 человек. Исходя из этого в среднем каждый автовладелец заправляет автомобиль 2 раза в месяц по 30–45 л, так как бак легковых автомобилей в среднем рассчитан на 40–70 л при фактической вместимости +10-15 %. При этом необходимо, в соответствии со статьей 24 НК РФ, передать полномочия налогового агента всем АЗС на территории Российской Федерации.

Результаты исследований и их обсуждение / Research results and their discussion. «Транспортный налог (далее – налог) устанавливается Налоговым Кодексом и законами субъектов Российской Федерации о налоге, вводится в действие законами субъектов Российской Федерации о налоге и обязателен к уплате на территории соответствующего субъекта Российской Федерации» [1].

В настоящее время «транспортный налог имеет огромное значение для государства и общества. Однако проблемы, связанные с исчислением и уплатой транспортного налога в России, понижают его собираемость и вызывают противоречивые мнения», как отмечает Г. Ф. Цельникер, кандидат юридический наук, Самарский государственный экономический университет [https://law-journal.ru/wp-content/uploads/202305_81.pdf].

«Оплачивая сбор, владельцы автотранспорта компенсируют вред, который наносят окружающей среде и дорогам. Предложенные меры могли бы существенно снизить обслуживание многолитражных автомобилей с большим количеством лошадиных сил. Однако на отечественном рынке представлены легковые автомобили, мощность которых не превышает 150 л. с., таким образом, освобождение от уплаты налога при покупке служит в большей степени средством продвижения российских автомобилей», считает К. Ерохин, партнер международной коллегии адвокатов J&S) [https://aif.ru/society/ekspert_prokommentiroval_vozmozhnuyu_otmenu_transportnogo_naloga_v_rossii].

Ученые и налоговики-практики полагают, что «ситуация с транспортным налогом в России всегда воспринимается гражданами болезненно, так как она не нова, но каждый раз, когда данный вопрос “всплывает”, результатом информационной шумихи становится повышение цены на топливо при неизменно сохранённом транспортном налоге. Так было и в 2013, и в 2016 гг. Россияне это не забыли и не хотят нового роста цен. Тем более что для отмены или хотя бы уменьшения транспортного налога необходимо, чтобы чиновники провели достаточно объёмную работу в системе ценообразования на отечественном топливном рынке, но этого пока не происходит», утверждает О. Абелев, начальник аналитического отдела компании “Риком-траст”, кандидат экономических наук [https://life.ru/p/1441679].

Целесообразно также рассмотреть ситуацию и с другим налоговым платежом. «Принятое постановление об увеличении утилизационного сбора повлечет ряд негативных последствий, которые незамедлительно нанесут существенный, значительный урон российскому автомобильному рынку. В частности, резко сократится объем ввоза новых легковых автомобилей и LCV с территории КНР, что прямо ударит по растущим российско-китайским отношениям и новым проектам в этой области; объем продаж автомобилей не сможет восстановиться до средних нормальных значений в ближайший год; авторынок останется незаполненным (по-прежнему будет ощущаться дефицит), транспортные средства вынужденно увеличатся в цене в примерном диапазоне 120–600 тыс. руб. (тягачи 12 т), что негативно скажется на покупательной способности населения и объеме спроса; значительная часть работников отрасли в связи со снижением спроса потеряет рабочие места», по версии ассоциации «Российские автомобильные дилеры». [Обращение Исх. № 3307 от 07 июля 2023 г.] [https://www.asroad.org/obrashhenie-ot-assotsiatsii-road-alekseya-podshhekoldina/].

Автомобиль в качестве объекта налоговых и таможенных сборов рассматривается с того момента, как автомобиль попадает в юридическое поле Российской Федерации после пересечения ее границы, после этого само транспортное средство уже числится в налоговых и таможенных декларациях, а затем становится объектом взимаемых с владельцев налогов и сборов.

При растаможивании транспортных средств (ТС) необходимо уплатить утилизационный сбор. Данный сбор платят не только при ввозе автомобиля на территорию России, но и в случае покупки транспортного средства у собственника, который по тем или иным причинам не произвел уплаты утилизационного сбора. Все эти нюансы прописаны в федеральном законе № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» от 24 июня 1998 года [3]. Сбор уплачивается только один раз и предназначен для утилизации автомобиля с соблюдением всех экологических норм. Это необходимо для защиты окружающей среды от вызванных загрязнений.

Каждому автовладельцу необходимо знать, что без уплаты утилизационного сбора он не сможет поставить свое ТС на учет в ГИБДД. В связи с уходом официальных представителей автоконцернов с российского рынка, многие рассматривают решение о покупке автомобиля за границей, а именно в США, Европе, Азии и его дальнейшей транспортировке в Российскую Федерацию. Наиболее оптимальные предложения действуют на легковые автомобили возрастом от 3 до 5 лет.

Размеры утилизационного сбора на автомобили представлены в таблице 1.

Таблица 1 / Table 1

Утилизационный сбор на автомобили / Car recycling fee

Виды и категории легковых автомобилей Базовая ставка 20 000 руб.	*Новые автомобили до 3 лет*		*Автомобили старше 3 лет*	
	k^1	*Сумма, руб.*	k^1	*Сумма, руб.*
Электромобиль (без гибридного двигателя)	0,17	3 400 руб.	0,26	5 200 руб.
Легковой автомобиль для личного пользования с объемом двигателя:				
не более 1 000 куб. см	0,17	3 400 руб.	0,26	5 200 руб.
Свыше 1 000 куб. см, но не более 2 000 куб. см.	0,17	3 400 руб.	0,26	5 200 руб.
Свыше 2 000 куб. см, но не более 3 000 куб. см.	0,17	3 400 руб.	0.26	5 200 руб.
Свыше 3 000 куб. см, но не более 3 500 куб. см	48,5	970 000 руб.	74,25	1 485 000 руб.
Свыше 3 500 куб. см	61,76	1 235 200 руб.	81,19	1 623 800 руб.
Легковой автомобиль, ввозимый физлицом не для личного пользования (второй автомобиль за 1 год или предназначенный для отчуждения в течение 1 года), с объемом двигателя:				
не более 1000 куб. см	4,06	81 200 руб.	10,36	207 200 руб.
Свыше 1000 куб. см, но не более 2000 куб. см.	15,3	306 000 руб.	26,44	528 800 руб.
Свыше 2000 куб. см, но не более 3000 куб. см.	42,24	844 800 руб.	63,95	1 279 000 руб.
Свыше 3000 куб. см, но не более 3500 куб. см	48,5	970 000 руб.	74,25	1 485 000 руб.
Свыше 3500 куб. см	61,76	1 235 200 руб.	81,19	1 623 800 руб.

Примечание: k^1 – это повышающий коэффициент – множитель, увеличивающий итоговое значение исходя из параметров автомобиля (возраст авто и мощность двигателя) / Note: k^1 is an increasing multiplier factor that increases the final value based on the parameters of the car (age of the car and engine power)

Помимо утилизационного сбора при оформлении таможенных сборов учитывается таможенная стоимость ТС, подразумевающая расчетную стоимость на границе, которая принимается в качестве базы для начисления таможенной пошлины.

Рассмотрим, как происходит начисление таможенной пошлины, ставки на новые автомобили до 3 лет, представленные в таблице 2.

Таблица 2 / Table 2

Ставки таможенной пошлины на новые автомобили до 3 лет / Customs duty rates for new cars up to 3 years

Стоимость автомобиля	*Единая ставка (% от таможенной стоимости либо в Евро/1 куб. см рабочего объема двигателя)*
Не превышает 8 500 евро в эквиваленте	54 %, но не менее 2,5 Евро/1 куб. см
более 8 500 евро в эквиваленте, но не превышает 16 700 евро в эквиваленте	48 %, но не менее 3,5 Евро/1 куб. см
более 16 700 евро в эквиваленте, но не превышает 42 300 евро в эквиваленте	48 %, но не менее 5,5 Евро/1 куб. см
более 42 300 евро в эквиваленте, но не превышает 84 500 евро в эквиваленте	48 %, но не менее 7,5 Евро/1 куб. см
более 84 500 евро в эквиваленте, но не превышает 169 000 евро в эквиваленте	48 %, но не менее 15 Евро/1 куб. см
более 169 000 евро в эквиваленте	48 %, но не менее 20 Евро/1 куб. см

Источник: составлено авторами на основании [21] / *Source:* compiled by the authors on the basis of [21]

Ставки, которые действуют на автомобили старше 3 лет, представлены в таблице 3.

Таблица 3 / Table 3

Ставки таможенной пошлины на автомобили от 3 лет / Customs duty rates for cars from 3 years

Рабочий объем двигателя, куб. см	*Единая ставка, Евро/1 куб. см*	
	Автомобили от 3 до 5 лет	*Автомобили от 5 лет и старше*
не превышает 1 000 куб. см	1,5 Евро/1 куб. см	3 Евро/1 куб. см
более 1 000 куб. см, но не превышает 1 500 куб. см	1,7 Евро/1 куб. см	3,2 Евро/1 куб. см
более 1 500 куб. см, но не превышает 1 800 куб. см	2,5 Евро/1 куб. см	3,5 Евро/1 куб. см
более 1 800 куб. см, но не превышает 2 300 куб. см	2,7 Евро/1 куб. см	4,8 Евро/1 куб. см
более 2 300 куб. см, но не превышает 3 000 куб. см	3 Евро/1 куб. см	5 Евро/1 куб. см
более 3 000 куб. см	3,6 Евро/1 куб. см	5,7 Евро/1 куб. см

Источник: составлено авторами на основании [20] / *Source:* compiled by the authors on the basis of [20]

Также любому среднестатистическому владельцу ТС необходимо уплатить сбор за оформление таможенных операций. Согласно ст. 37 ФЗ «О таможенном регулировании» № 289-ФЗ, размеры таможенных сборов утверждается правительством России [4]. Действующие ставки были приняты Постановлением Правительства РФ от 26.03.2020 № 342 «О ставках и базе для исчисления таможенных сборов за совершение таможенных операций, связанных с выпуском товаров» [5] (таблица 4).

Таблица 4 / Table 4

Таможенные сборы за таможенные операции / Customs fees for customs operations

Таможенная стоимость, руб.	*Ставка сборов, руб.*
до 200 тыс. включительно	775
от 200 тыс. 01 коп. до 450 тыс.	1 550
от 450 тыс. 01 коп. до 1200 тыс.	3 100
от 1 200 тыс. 01 коп. до 2700 тыс.	8 530
от 2 700 тыс. 01 коп. до 4200 тыс.	12 000
от 4 200 тыс. 01 коп. до 5500 тыс.	15 500
от 5 500 тыс. 01 коп. до 7000 тыс.	20 000
от 7 000 тыс. 01 коп. до 8000 тыс.	23 000
от 8 000 тыс. 01 коп. до 9000 тыс.	25 000
от 9000 тыс. 01 коп. до 10000 тыс.	27 000
от 10 000 тыс. 01 коп. и более	30 000

Источник: составлено авторами на основании [10] / *Source:* compiled by the authors on the basis of [10]

Следовательно, после уплаты всех сборов и пошлин владелец транспортного средства сможет не только поставить его на учет в ГИБДД, но и беспрепятственно управлять им, при этом неважно,

использует ли он или сдает в аренду, работает оно или на ремонте. Главное, что автомобиль зарегистрирован и стоит на учете. Но таможня не одна из инстанций, с которой придется столкнуться владельцу ТС, так как с момента выезда с таможни и постановки на учет автомобиль попадает под юрисдикцию Федеральной налоговой службы Российской Федерации.

Транспортный налог взимается ежегодно, налог специфичен и рассчитывается на основании мощности транспортного средства. Чем выше мощность двигателя, тем выше налог.

Рассмотрим транспортный налог на примере Ставропольского края. Все ставки по легковым автомобилям, автобусам, грузовым автомобилям, мотоциклам и мотороллерам (кроме самоходных транспортных средств, машин и механизмов на пневматическом и гусеничном ходу) представлены в таблице 5.

Таблица 5 / Table 5

Ставки транспортного налога Ставропольского края / Transport tax rates of Stavropol Krai

Наименование объекта налогообложения	*Ставка (руб.) на 2023 год*
Автомобили легковые	
До 100 л.с. (до 73,55 кВт) включительно	7
Свыше 100 л.с. до 150 л.с. (свыше 73,55 кВт до 110,33 кВт) включительно	15
Свыше 150 л.с. до 200 л.с. (свыше 110,33 кВт до 147,1 кВт) включительно	36
Свыше 200 л.с. до 250 л.с. (свыше 147,1 кВт до 183,9 кВт) включительно	75
Свыше 250 л.с. (свыше 183,9 кВт)	120
Мотоциклы и мотороллеры	
До 20 л.с. (до 14,7 кВт) включительно	5
Свыше 20 л.с. до 35 л.с. (свыше 14,7 кВт до 25,74 кВт) включительно	9
Свыше 35 л.с. (свыше 25,74 кВт)	23
Автобусы	
До 200 л.с. (до 147,1 кВт) включительно	25
Свыше 200 л.с. (свыше 147,1 кВт)	50
Грузовые автомобили	
До 100 л. с. (до 73,55 кВт) включительно	10
Свыше 100 л. с. до 150 л.с. (свыше 73,55 кВт до 110, 33 кВт) включительно	30
Свыше 150 л. с. до 200 л.с. (свыше 110,33 кВт до 147,1 кВт) включительно	40
Свыше 200 л. с. до 250 л.с. (свыше 147,1 кВт до 183,9 кВт) включительно	50
Свыше 250 л. с. (свыше 183,9 кВт)	70

Источник: составлено авторами на основании [9] / *Source:* compiled by the authors on the basis of [9]

Транспортный налог играет важную роль в формировании бюджета Ставропольского края, ежегодно его поступает около 2 млн рублей от граждан и организаций. Правила его уплаты отражены в законе Ставропольского края № 52-кз, который был принят 21.11.2002 г. [8].

Закон фиксирует обязанность юридических и физических лиц осуществлять выплату транспортного налога, где учитывается, что:

– юридические лица производят начисления ежеквартально, не позднее 28 числа первого месяца следующего квартала, но в случае с 2023 г. платеж в октябре должен был быть совершен не до 28, а до 30 октября, так как 28 – это выходной день. Кроме ежеквартальных платежей, юридическому лицу к последнему кварталу прибавляется общая сумма за год пользования ТС;

– физические лица осуществляют платежи раз в год до 1 декабря, но за 2023 г. платежи должны быть совершены не позднее 2 декабря 2024 г.

Стоит отметить, что на основании ст. 358 Налогового кодекса Российской Федерации выделяют ТС, которые не являются объектом налогообложения: легковые автомобили, специально оборудованные для граждан с инвалидностью, автомобили с малым объемом двигателя, предоставляемые через органы социальной защиты населения, транспортные средства, используемые в перевозках пассажиров и грузов, сельскохозяйственные автотранспортные средства, транспортные средства, находящиеся в розыске, и др. [2].

Транспортный налог – это не единственное, с чем придется столкнуться любому автовладельцу, так как обладателям премиального транспортного средства придется уплатить в бюджет налог с повышающим коэффициентом на дорогостоящее имущество, или, как его называют в народе, «налог на роскошь». До 2022 г. автовладельцы должны были совершать уплату данного «налога на роскошь» только в случае,

если ТС стоило выше 3 млн рублей и к ним применялись повышающие коэффициенты. А вот с 1 января 2022 г. произошли изменения в правилах расчета «налога на роскошь» и автовладельцы, которые приобретают свои ТС на данный момент времени, попадают под действие «налога на роскошь» только в том случае, если их автомобиль превышает стоимость в 10 млн рублей и повышающиеся коэффициенты уже начисляются на эти автомобили, а не на те, которые стоят более 3 млн рублей.

Список автомобилей, попадающих под повышающий коэффициент «налога на роскошь» на дорогостоящее имущество, определен приказом Минпромторга России от 28.02.2014 № 316, где порядок расчета средней стоимости автомобиля определен [6] вместе с перечнем Минпромторга по легковым автомобилям средней стоимостью от 10 млн рублей. К таким автомобилям относятся Audi, BMW, Bentley, Jeep, Mercedes-Benz, Porsche и другие.

В случае если автовладелец является обладателем автомобиля из перечня, то транспортный налог на машину умножается на коэффициент 3, в соответствии с 362 статьей Налогового кодекса Российской Федерации [2].

При рассмотрении таможенных сборов и налоговых ставок по автомобилям в 2023 г. возникает вопрос, выгодно ли приобретать ТС с учетом того, что граждане Российской Федерации переживают нелегкие времена: коронавирусная инфекция, санкционное давление на экономику, также ряд геополитических моментов. Но даже в самые сложные времена люди хотят упростить и оптимизировать свою жизнь и приобрести либо современный кроссовер, либо старый, но надежный универсал.

В нынешней ситуации необходимо не увеличивать таможенную пошлину, которая отпугивает людей от приобретения автомобиля за границей, так как с учетом наценок цена ТС в разы превышает его стоимость покупки по сравнению с другими странами.

Проанализируем объем налоговых поступлений по данному налогу, согласно отчету Федеральной налоговой службы по Ставропольскому краю «О налоговой базе и структуре начисления по транспортному налогу за 2022 год» (кроме самоходных транспортных средств, машин и механизмов на пневматическом и гусеничном ходу) (таблица 6).

Таблица 6 / Table 6

Объем налоговых поступлений по транспортному налогу подлежащих к уплате в Ставропольском крае за 2022 г. / The volume of tax revenues on transport tax payable in the Stavropol Krai for 2022

Показатели	*Значение, тыс. руб.*
Сумма налога, подлежащая уплате в бюджет, в том числе:	2 022 571
Автомобили легковые с мощностью двигателя:	1 484 426
до 100 л. с. (до 73,55 кВт) включительно	178 646
свыше 100 л. с. до 150 л.с. (свыше 73,55 кВт до 110,33 кВт) включительно	455 395
свыше 150 л. с. до 200 л.с. (свыше 110,33 кВт до 147,1 кВт) включительно	246 000
свыше 200 л. с. до 250 л.с. (свыше 147,1 кВт до 183,9 кВт) включительно	261 532
свыше 250 л. с. (свыше 183,9 кВт)	342 853
в том числе с учетом повышающего коэффициента «3»	19 453
Мотоциклы и мотороллеры с мощностью двигателя:	9 198
до 20 л. с. (до 14,7 кВт) включительно	410
свыше 20 л. с. до 35 л.с. (свыше 14,7 кВт до 25,74 кВт) включительно	1 269
свыше 35 л. с. (свыше 25,74 кВт)	7 519
Автобусы с мощностью двигателя:	30 477
до 200 л.с. (до 147,1 кВт) включительно	23 178
свыше 200 л.с. (свыше 147,1 кВт)	7 299
Автомобили грузовые с мощностью двигателя:	468 406
до 100 л.с. (до 73,55 кВт) включительно	19 869
свыше 100 л.с. до 150 л.с. (свыше 73,55 кВт до 110,33 кВт) включительно	111 440
свыше 150 л.с. до 200 л.с. (свыше 110,33 кВт до 147,1 кВт) включительно	17 785
свыше 200 л.с. до 250 л.с. (свыше 147,1 кВт до 183,9 кВт) включительно	91 350
свыше 250 л.с. (свыше 183,9 кВт)	227 962

Источник: составлено авторами на основании [9] / *Source:* compiled by the authors on the basis of [9]

Далее определим долю транспортного налога в общих доходах бюджета Ставропольского края за 2022 год в таблице 7.

Таблица 7 / Table 7

Доля транспортного налога в общих доходах бюджета Ставропольского края за 2022 г. / The share of transport tax in the total budget revenues of the Stavropol Krai for 2022

Показатель	*Значение показателя, руб.*	*Доля, %*
Доходы бюджета – всего	228 240 210 449,23	100
Налоговые и неналоговые доходы	113 481 221 293,80	49,7
Транспортный налог (кроме самоходных транспортных средств, машин и механизмов на пневматическом и гусеничном ходу)	2 275 706 000,00	1

Источник: составлено авторами на основании [22] / *Source:* compiled by the authors on the basis of [22]

С учетом вышеизложенной информации возникает вопрос о том, почему доля транспортного налога в общих доходах Ставропольского края столь мала и составляет 0,87 %. Основной причиной послужило заведомое затягивание с уплатой и уклонение граждан от транспортного налога из-за нежелания иметь дополнительные траты из семейного бюджета. Исходя из этого предлагается провести более глубокую градацию ставок транспортного налога, для этого необходимо рассмотреть опыт зарубежных стран (Великобритании, Австралии и Дании) с целью оптимизации собираемости налога с граждан, которые ищут способы избежать его уплаты или максимально оттянуть сроки оплаты.

В Великобритании существует система годовой лицензии на основе выбросов CO_2 (далее – углекислый газ) и типа топлива для транспортных средств. В первые годы владелец ТС платит налог исходя из величины углеродного следа, оставляемого его автомобилем.

Таблица 8 / Table 8

Транспортный налог Великобритании на первый год владением ТС / UK transport tax for the first year of vehicle ownership

Выбросы CO_2	*Дизельные автомобили, соответствующие стандарту RDE2 и бензиновые автомобили*	*Все остальные дизельные автомобили*	*Автомобили на альтернативном топливе*
0 г/км	£ 0	£ 0	£ 0
От 1 до 59 г/км	£ 10	£ 30	£ 0
От 51 до 75 г/км	£ 30	£ 130	£ 20
От 76 до 90 г/км	£ 130	£ 165	£ 120
От 91 до 100 г/км	£ 165	£ 185	£ 155
От 101 до 110 г/км	£ 185	£ 210	£ 175
От 111 до 130 г/км	£ 210	£ 255	£ 200
От 131 до 150 г/км	£ 255	£ 645	£ 245
От 151 до 170 г/км	£ 645	£ 1 040	£ 635
От 171 до 190 г/км	£ 1 040	£ 1 565	£ 1 030
От 191 до 225 г/км	£ 1 565	£ 2 220	£ 1 555
От 226 до 255 г/км	£ 2 220	£ 2 605	£ 2 210
Свыше 255 г/км	£ 2 605	£ 2 605	£ 2 595
Если дизельный автомобиль не соответствует стандарту Real Driving Emissions 2 (RDE 2) по выбросам оксидов азота, то придется платить более высокую ставку налога			

Источник: составлено авторами на основании [23] / *Source:* compiled by the authors on the basis of [23]

Помимо одной лицензии в Великобритании выделяют вторую, которая подразумевает под собой эксплуатацию транспортным средством, которому более одного года.

Следует отметить, что относительно Дании вопрос с CO_2 обстоит в разы жестче, государство борется за эксплуатацию более экологических видов транспорта, чем в Великобритании, так как в Дании нет определенной разбалловки транспортного средства по уровню загрязнения и т. д. Там транспортный налог платится как при регистрации автомобиля, так и при дальнейшей эксплуатации за счет высоких акцизов на топливо. Датские владельцы автомобилей и мотоциклов платят при регистрации своего ТС либо 105 % итоговой цены, если оно было куплено менее чем за 81 700 крон, либо 150 % – для купленных более чем за эту цену [11].

Таблица 9 / Table 9

Транспортный налог Великобритании на последующие годы владением ТС / UK transport tax for subsequent years of vehicle ownership

Налоговый класс	*Единоразовая годовая сумма налога, £*	*Общая сумма налога с возможностью уплаты по месяцам, £*	*Сумма налога за 6 месяцев, £*
Бензиновые и дизельные автомобили	180	189	94,50
Альтернативные виды топлива	170	178,50	89,25
Электрические автомобили	-	-	-
Для транспортных средств с ценой свыше £40,000 при первой регистрации (включая сумму в £310)			
Бензиновые и дизельные автомобили	570	598,50	299,25
Альтернативные виды топлива	560	588	294
Электрические автомобили	-	-	-

Источник: составлено авторами на основании [23] / *Source:* compiled by the authors on the basis of [23]

Исследование практики налогообложения ТС в этих странах позволяет сделать вывод, что на основании данной политики Великобритания с Данией находятся в топе среди стран по меньшему выбросу CO_2 в атмосферу от автомобилей, с разницей выброса углерода 15 % и 26 % в 2021 г. по отношению к 2020 г. [12].

Сложившаяся практика привела к тому, что в конечном счете средний возраст автомобилей в Великобритании и Дании значительно снизился, так как современно оснащенные транспортные средства меньше выделяют CO_2, нежели старые модели. Ввиду того что ставки налога стимулируют граждан приобретать современные автомобили или те, которые меньше вредят экологии, граждане платят меньше или имеют льготы в зависимости от типа потребляемого топлива.

Иначе обстоят дела в Израиле. При покупке автомобиля с двигателем внутреннего сгорания (далее – ДВС) гражданину придется заплатить в казну страны 83 % от стоимости транспортного средства. А на электроавтомобили и плагин-гибриды с возможностью подзарядки от электросети действуют льготные ставки: электромобиль – 20 %, если стоимость не превышает 60 000 шекелей; плагин-гибрид – 55 %, если стоимость не превышает 35 000 шекелей. Если ТС стоит дороже их пороговых значений, то расчет выглядит так: например, за электроавтомобиль стоимостью 100 000 шекелей придется выплатить базовую ставку за 60 000 шекелей, а за оставшиеся 40 000 шекелей – 83 %, как за автомобиль с ДВС. Помимо этого, в первые 3 года владения необходимо заплатить транспортный налог для новых автомобилей в размере 2,5 % [13–14].

В дополнение необходимо отметить, что в стране действуют акцизы на топливо. На данный момент ставка составляет 2,9 шекеля на литр, при стоимости топлива в среднем 7 шекелей (2$ США) за литр. Этот факт сокращает доступность владения автомобилями с ДВС в Израиле с учетом высоких налоговых ставок на ТС.

Проведенный анализ механизма налогообложения транспортных средств за рубежом позволяет предположить, что в случае актуализации углеродного транспортного налога на территории Российской Федерации, граждан, стремящихся избежать уплаты налога станет меньше из-за возможных предоставляемых льгот на автомобили с альтернативным топливом или его новизной, а также более низкий тариф на автомобили, наносящие меньший урон экологии: электромобили или гибриды. Но при этом не стоит забывать и об основном топливе для автомобилей с ДВС.

Так, к примеру, в США как такового транспортного налога нет, есть ряд ставок, которые учитываются при приобретении авто, где уплачивается разовый сбор в размере 1–7 %, в зависимости от штата, а также за постановку на учет с дальнейшим владением ТС. Как правило, цена учета варьируется от 50 до 500 долларов в зависимости от места регистрации и штата. Итоговой ставкой является транспортный налог, который заложен в стоимость топлива, где в основном итоговая стоимость топлива зависит от нормативно-правовой базы штата, в основном диапазон ставок составляют отметки от 18,4 центов до 59,7 [15–16].

При этом автозаправочная система в США подразумевает наличие талонов на бензин, куда уже включена ставка налога. Талонами активно пользуются юридические лица, работающие в сфере перевозок на большие расстояния, в частности грузоперевозок, пассажироперевозок, и сервисных служб. Такая система помогает уравнять права между юридическими и физическими лицами, где по

факту они равны и платят одинаково, отличие только в том, что талоны юридическими лицами закупаются в определенную дату с покрытием на месяц и в определенном количестве с лимитом галлонов в талоне, а физические лица расплачиваются по факту заправки топливом на автозаправочной станции (далее – АЗС). Следовательно, ни физические, ни юридические лица не ущемляются в правах на свободное пользование топливом.

Изучение рассматриваемого вопроса на примере США показало, что включение транспортного налога в стоимость топлива осуществлено Правительством данной страны в первую очередь не только для снижения бюрократии в государственных органах, но и для упрощения трансфера денежных средств не с физических лиц напрямую, а с АЗС, где большую часть доходов получает дорожный фонд и оставшуюся – часть дорожный фонд штата, в котором была произведена заправка автомобиля.

Опираясь на результаты исследования международного опыта в данной сфере, полагаем, что в Российской Федерации целесообразно отменить транспортный налог в таком виде, в каком он есть в современных реалиях и перенести его ставки на стоимость топлива. При этом для оптимального функционирования предполагаемой системы налогообложения транспортных средств необходимо в соответствии со статьей 24 НК РФ передать полномочия налогового агента всем АЗС на территории Российской Федерации [24 ст. НК РФ]. Таким образом, АЗС будут обязаны реализовывать возложенные на них функции и позволят оптимизировать процесс сбора налогов, нежели если осуществлять процесс по сбору налогов с каждого отдельного физического и юридического лица. Это, в свою очередь, позволит минимизировать риски с неуплатой транспортного налога.

Полагаем, что присоединение транспортного налога к топливу может быть также обусловлено тем, что по данным ВЦИОМ (Всероссийский центр изучения общественного мнения) 2023 г., автомобиль есть как минимум у 2/3 семей в России (63 %), а общая автомобилизация, по данным Автостата, составила 315 автомобилей на 1000 человек. Исходя из чего в среднем каждый автовладелец заправляется 2 раза в месяц по 30–45 л, так как бак легковых автомобилей в среднем рассчитан на 40–70 л при фактической вместимости +10–15 % [17–18].

Опираясь на зарубежный опыт и соглашаясь с мнением практиков в данной сфере считаем, что данная налоговая новация положительно скажется на собираемости налогов и сборов, в частности на территории Ставропольского края, так как в бюджет будет поступать в разы больше денежных средств. В целях углубления исследования и подтверждения ожидаемого эффекта необходимо рассмотреть динамику поступления транспортного налога в Ставропольском крае с 2020 по 2023 гг. (таблица 10).

Таблица 10 / Table 10

Динамика транспортного налога в Ставропольском крае / Dynamics of the transport tax in the Stavropol Krai

Год	*Показатель*	*Значение показателя, руб.*	*Доля, %*
2020	Доходы бюджета – всего	184 321 221 318,12	100
	Налоговые и неналоговые доходы	81 722 008 389,43	44,3
	Транспортный налог	1 789 547 000,00	0,9
2021	Доходы бюджета – всего	207 051 940 805,27	100
	Налоговые и неналоговые доходы	97 521 196 883,46	47,1
	Транспортный налог	2 074 712 000,00	1
2022	Доходы бюджета – всего	228 240 210 449,23	100
	Налоговые и неналоговые доходы	113 481 221 293,80	49,7
	Транспортный налог	2 275 706 000,00	1
2023	Доходы бюджета – всего	238 979 300 443,56	100
	Налоговые и неналоговые доходы	122 219 527 523,58	51,1
	Транспортный налог	2 236 332 000,00	0,9
Итого: динамика с 2020 по 2023 гг.		446 785 000	0

Источник: составлено авторами на основании [22] / *Source:* compiled by the authors on the basis of [22]

Таким образом, сложилась динамика роста поступлений транспортного налога. Это обусловлено увеличением общего числа автомобилей на территории Ставропольского края. С учетом данных таблицы 10 в таблицах 11–12 представлены результаты расчетов, связанные с привязкой транспортного налога к топливу и показывающие его дальнейшие перспективы. Необходимо отметить, что ниже представленная информация является исключительным мнением авторов и не является официальной.

Таблица 11 / Table 11

Приблизительные расчеты розничной цены на топливо / Approximate calculations of the retail price of fuel

Тип топлива	*Нынешняя стоимость (руб. за л)*	*Дополнительная ставка (руб. на л)*	*Итоговая стоимость (руб. за л)*
92-й	53.43	2	55.43
95-й	59.01	2	61.01
100-й	71.64	2	73.64
ДТ	64.04	3	66.04
ГАЗ	26.51	1	27.51

Источник: составлено авторами / *Source:* compiled by the authors

На основании данных таблицы 11 сформирована таблица 12, в которой проведены расчеты прогнозного значения транспортного налога при прибавке его тарифов к топливу.

Таблица 12 / Table 12

Прогнозные значения транспортного налога в топливе / Projected values of the transport tax in fuel

Тип топлива	*Тип ТС*	*Объем потребления 2025*	*Цена без налога (млрд руб)*	*Цена с транспортным налогом (млрд руб)*	*Полученный налог (млрд руб.)*
Бензин, млн т /год	Легковые ТС	93,713	5 530,004	5 717,430	187,426
	Грузовые ТС	34,577	2 214,311	2 283,465	69,154
	Автобусы	1,361	36,080	37,441	1,361
Итого		129,651	7 744,315	8 038,336	257,941
Дизель, млн т /год	Легковые ТС	6,615	390,351	436,854	46,503
	Грузовые ТС	71,849	4 601,209	4 744,907	143,699
	Автобусы	2,431	155,681	160,543	4,862
Итого		80,895	4 991,561	5 342,304	195,064
Газ, млн т /год	Легковые ТС	1,576	41,779	43,355	1,576
	Грузовые ТС	7,858	208,315	216,173	7,858
	Автобусы	0,660	17,496	18,156	0,660
Итого		10,094	267,591	277,684	10,094

Источник: составлено авторами на основании таблицы 11 и [https://research-journal.org/archive/8-134-2023-august/10.23670/IRJ.2023.134.65/table/pbJIsfqZQkAQyJsYYdYjU] / *Source:* compiled by the authors on the basis of Table 11 and [https://research-journal.org/archive/8-134-2023-august/10.23670/IRJ.2023.134.65/table/pbJIsfqZQkAQyJsYYdYjU]

Следовательно, общее поступление налога в 2025 г. составит 463,099 млрд рублей, что, в свою очередь, значительно выше показателя 2021 г., так как, к примеру, в 2021 г. транспортный налог составил 195,9 млрд рублей.

При этом исходя из тенденции повышения цены на топливо наравне с автомобилями с ДВС вырастет спрос и на электромобили, что также позволит увеличить собираемость, но уже через счета за потребление электричества и обслуживания на СТО. Также данное нововведение позволит учесть вопросы экологии, которые все более актуальны в современных условиях. С учетом реализации большинства проектов по предоставлению дешевой электроэнергии в виде солнечных, ветряных электростанций и т. д., страна обладает необходимой базой для актуализации пользования электромобилями в целом, в частности на территории Ставропольского края, который стал пилотным регионом по развитию инфраструктуры для электромобилей, где уже реализуется строительство быстрых зарядных станций. Эта мера государственной поддержки направлена на стимулирование граждан активно пользоваться электротранспортном.

При отмене транспортного налога и переноса его ставок на топливо одновременно стоит проводить политику по увеличению доступности граждан к ТС для роста доли автомобилизации на 1000 человек и, следовательно, повышения собираемости налогов и сборов. Но для более эффективного уравнивания доступности к автомобилям с ДВС и электромобилям или гибридам необходимо учитывать не только отмену транспортного налога, но и снижение утилизационного сбора на некоторое время, что даст возможность полностью уравнять условия.

Уравнивание обусловлено тем, что автовладельцы электромобилей полностью освобождаются от уплаты транспортного налога как такового, но при этом стоимость обслуживания весьма высока. Такая же ситуация и у автовладельцев ТС с ДВС, так как обслуживание значительно ниже, чем у электромобилей, но зато с учетом внесения ставок транспортного налога в топливо расходы на заправку станут выше. Следовательно, будет достигнуто выравнивание, где автомобили с ДВС и электромобили будут на одном уровне по стоимости эксплуатации.

С учетом того, что увеличится общий оборот транспортных средств с ДВС, электромобилей или автомобилей с гибридными установками из-за снижения утилизационного сбора и отмены транспортного налога появится возможность создать на территории Ставропольского края экологические зоны.

Экологические, или «чистые», зоны учитывают в своей стоимости ставки транспортного налога, данная система активно применяется в Дании, в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии.

Размещение экологических зон с двойным ограничением подразумевается на части территории Кавказских Минеральных Вод Ставропольского края, а также на автомобильных дорогах, ведущих к краевой столице с оговоркой на то, что жители Ставропольского края не будут платить взносы за оставляемый углеродный след. При этом среднее расстояние экологических зон будет составлять 40 км с фиксированным тарифом.

Как было отмечено ранее, экологические зоны разделены на два сектора ограничений, ограничения среднего типа и полное ограничение, а также предполагаются штрафы, если автомобиль с ДВС не соответствует стандартам Евро-5 и Евро-6.

В специальных экологических зонах будет учитываться то, насколько сильно транспортное средство вредит окружающей среде в виде выбросов CO_2 в атмосферу и подразумевает под собой плату за нарушение целостности экологической зоны с применением как автоматизированной системы оплаты при помощи специализированного устройства транспондера аналогичному платным дорогам Автодора, так и традиционную оплату с применением банковских карт или наличных денежных средств в кассах контрольно-пропускных пунктов.

При этом стоит отметить, что расчет тарифов будет осуществляться с учетом Постановления Правительства Российской Федерации от 18 февраля 2023 г. № 257 «О плате за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, платным участкам таких автомобильных дорог», а также методики расчета платы за проезд по формуле

$$П_{i.N} = L \cdot PO_{i.N} \cdot A \cdot B \cdot C, \quad (1)$$

где L – общая протяженность платной автомобильной дороги или платного участка в километрах; $PO_{i.N}$ – устанавливаемый оператором размер платы за проезд одного километра платной автомобильной дороги или платного участка; A, B, C – коэффициенты, учитывающие дифференциацию размера платы за проезд.

При проведении расчета не были учтены коэффициенты, так как экологический сбор не подразумевает под собой погодные условия, время суток и т. д. (таблица 13).

Таблица 13 / Table 13

Плата за проезд экологической зоны в Ставропольском крае / The fare for the ecological zone in the Stavropol Krai

Тип зоны	*Тип ТС*	*Километраж*	*Ставка за 1 км (руб.) ДВС*	*Ставка за 1 км (руб.) EV**	*Итого (руб.) ДВС*	*Итого (руб.) EV*.*
Среднего ограничения	Легковой автомобиль	40	8	5	320	200
	Грузовой автомобиль		15	8,5	600	340
	Автобус		15	8,5	600	340
Полного ограничения	Легковой автомобиль		12	7	480	280
	Грузовой автомобиль		19	10,5	760	420
	Автобус		19	10,5	760	420

Примечание: EV – Electric Vehicles (Автомобили гибриды с двумя типами двигателей) / Note: EV – Electric Vehicles (Hybrid vehicles with two types of engines)

Заключение / Conclusion. Таким образом, если транспортное средство с ДВС въезжает в зону среднего ограничения по трассе, снимается плата в размере 320 рублей, а для электромобиля 200 рублей.

Если транспортное средство с ДВС въезжает в зону полного ограничения, автовладельцу необходимо осуществить плату в повышенном размере, что составит 480 рублей, для электромобиля всего 340 рублей.

В случае если транспортные характеристики автомобиля с ДВС не подразумевают под собой стандартов Евро-5 и Евро-6, владельцу необходимо будет выплатить штраф в 2-кратном размере от всего пути 960 рублей в случае заезда на территорию, а при продолжении движения – в 5-кратном размере от повышенной стоимости, что составит 2 400 рублей.

Транспортные средства в виде автобусов и грузовых средств с ДВС рассчитываются в зоне среднего ограничения в размере 600 рублей, а в зоне полного – 760 руб. за весь путь из-за высокого углеродного следа, а для электрических аналогов стоимость составит 340 и 420 рублей.

В туристических городах Кавказских Минеральных Вод Ставропольского края, в том числе в краевой столице Ставрополе экологический сбор рассчитывается на основании закона Ставропольского края от 08.12.2017 № 130-кз с редакцией от 26.12.2022 «О некоторых вопросах проведения эксперимента по развитию курортной инфраструктуры в Ставропольском крае» [130-кз], в зоне среднего ограничения цена экологического сбора составит равную туристическому сбору сумму в размере 100 рублей за день, а в зоне полного ограничения 200 рублей, а если авто не соответствует стандарту Евро-5 или Евро-6, то будет наложен штраф в 10-кратном размере, или 2000 рублей.

Данная стратегия по размещению экологических зон повысит общую собираемость налогов и сборов на территории курортных городов Ставропольского края, и эти денежные средства будут направлены на ремонт, обслуживание и строительство дорог и трасс общего пользования, на развитие дорожной инфраструктуры Ставропольского края.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть первая) от 31.07.1998 года № 146-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19671/ (дата обращения: 12.02.2024).
2. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ (ред. 04.08.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 26.10.2023) // СПС «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28165/ (дата обращения: 12.02.2024).
3. Об отходах производства и потребления: Федеральный закон Российской Федерации от 24.06.1998 года № 89-ФЗ (последняя редакция) // СПС «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19109/ (дата обращения: 05.02.2024).
4. О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации Федеральный закон Российской Федерации от 03.08.2018 года № 289-ФЗ (последняя редакция) // СПС «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304093/ (дата обращения: 22.02.2024).
5. О ставках и базе для исчислений таможенных сборов за совершение таможенных операций, связанных с выпуском товаров: Постановление правительства РФ от 26.03.2020 № 342 (ред. от 06.05.2023) // СПС «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_348846/92d969e26a4326c5d02fa79b8f9cf4994ee5633b/ (дата обращения: 03.03.2024).
6. Об утверждении Порядка расчета средней стоимости легковых автомобилей в целях главы 28 Налогового кодекса Российской Федерации: Приказ Минпромторга России от 28.02.2014 № 316 (ред. от 20.05.2022) (Зарегистрировано в Минюсте России 02.04.2014 N 31805) // СПС «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_161386/ (дата обращения: 14.03.2024).
7. Перечень Минпромторга по легковым автомобилям средней стоимостью от 10 миллионов рублей в 2023 году. URL: file:///C:/Users/Alex/Downloads/d15b8fe2-4a36-459a-b316-2b001b5c1a18.pdf (дата обращения: 26.03.2024)
8. О транспортном налоге: Закон Ставропольского края от 27.11.2002 года № 52-кз // СПС «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/ (дата обращения: 12.03.2024).
9. Информационный портал «Ассистентус». URL: https://assistentus.ru/transportnyj-nalog/26-stavropolskij-kraj/ (дата обращения:)
10. Информационный портал «TKS». URL: https://www.tks.ru/auto/2000000008/ (дата обращения: 12.03.2024).
11. Информационный портал «The Local». URL: https://www.thelocal.dk/20151120/whats-the-deal-with-denmarks-car-registration-tax (дата обращения: 12.03.2024).
12. Информационный портал «JATO». URL: https://www.enriquedans.com/wp-content/uploads/2022/05/JATO-Consulting-CO2-Report-Full-Year-2021.pdf (дата обращения: 12.03.2024).

13. Информационный портал «АВТОБУМ». URL: https://autoboom.co.il/ru/magazine/car-taxes-in-israel-all-changes-in-2023 (дата обращения: 12.03.2024).
14. Информационный портал «Israel Assist». URL: https://concierge-israel.com/poleznaya-informatsiya/kak-kupit-avtomobil-v-izraile (дата обращения:)
15. Информационный портал «Дзен». URL: https://dzen.ru/a/YsreGeVn9lbKm18q (дата обращения: 12.03.2024).
16. Информационный портал «SettleIn». URL: https://www.settlein.support/ru/articles/6748698771101 (дата обращения: 12.03.2024).
17. Информационный портал «VC.RU». URL: https://vc.ru/transport/208060-kak-zapravlyayutsya-rossiyane-i-skolko-tratyat-na-toplivo (дата обращения: 12.03.2024).
18. Информационный портал «iluki.ru». URL: https://iluki.ru/news/avtomobilizatsiya-rossii-monitoring (дата обращения: 12.03.2024).
19. Официальный сайт Федеральной налоговой службы РФ. URL: https://www.nalog.gov.ru/rn26/taxation/taxes/tr_ul/transport_fl/ (дата обращения: 26.03.2024).
20. Официальный сайт «Универсальные грузовые решения». URL: https://ucsol.ru/information/utilizatsionnyj-sbor (дата обращения: 12.03.2024).
21. Официальный сайт «meister-russia». URL: https://meister-russia.ru/ (дата обращения: 12.03.2024).
22. Официальный сайт «Министерства финансов Ставропольского края». URL: https://mfsk.ru/working/konsol-otchet (дата обращения: 26.03.2024).
23. Официальный сайт Правительства Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии. URL: https://www.gov.uk/vehicle-tax-rate-tables. (дата обращения: 26.03.2024).
24. Официальный сайт «Автодор платные дороги». URL: https://avtodor-tr.ru/road/tariffs/ (дата обращения: 26.03.2024).

REFERENCES

1. The Tax Code of the Russian Federation (part one) dated 07/31/1998 No. 146-FZ. Legal reference system «ConsultantPlus». Available from: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19671/ [Accessed 12 February 2024] (In Russ.).
2. The Tax Code of the Russian Federation (Part Two) dated 08/05/2000 No. 117-FZ (as amended on 08/04/2023) (with amendments and additions, intro. effective from 10/26/2023). Legal reference system «ConsultantPlus». Available from: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28165/ [Accessed 12 February 2024] (In Russ.).
3. Federal Law of the Russian Federation No. 89-FZ dated 06/24/1998 «On production and consumption waste» (latest edition). Legal reference system «ConsultantPlus». Available from: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19109/ [Accessed 05 February 2024] (In Russ.).
4. Federal Law of the Russian Federation No. 289-FZ dated 08/03/2018 «On Customs Regulation in the Russian Federation and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation». Legal reference system «ConsultantPlus». Available from: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304093/ [Accessed 22 February 2024] (In Russ.).
5. Decree of the Government of the Russian Federation dated 03/26/2020 No. 342 (ed. dated 05/06/2023) «On rates and base for calculating customs duties for customs operations related to the release of goods». Legal reference system «Consultant Plus». Available from: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_348846/92d969e26a4326c5d02fa79b8f9cf4994ee5633b/ [Accessed 03 Marth 2024] (In Russ.).
6. Order of the Ministry of Industry and Trade of the Russian Federation dated 02/28/2014 No. 316 (ed. dated 05/20/2022) «On approval of the Procedure for calculating the average cost of passenger cars for the purposes of Chapter 28 of the Tax Code of the Russian Federation» (Registered with the Ministry of Justice of the Russian Federation 02.04.2014 No. 31805). Legal reference system «ConsultantPlus». Available from: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_161386/ [Accessed 14 Marth 2024] (In Russ.).
7. The list of the Ministry of Industry and Trade for passenger cars with an average cost of 10 million rubles in 2023. Available from: file:///C:/Users/Alex/Downloads/d15b8fe2-4a36-459a-b316-2b001b5c1a18.pdf [Accessed 26 Marth 2024] (In Russ.).
8. The law of the Stavropol Krai dated 11/27/2002 No. 52-kz «On transport tax» // Legal reference system «ConsultantPlus». Available from: https:// www.consultant.ru [Accessed 12 Marth 2024] (In Russ.).
9. Information portal «Assistentus». Available from: https://assistentus.ru/transportnyj-nalog/26-stavropolskij-kraj/ [Accessed 12 Marth 2024] (In Russ.).
10. Information portal «TKS». Available from: https://www.tks.ru/auto/2000000008/ [Accessed 12 Marth 2024] (In Russ.).
11. Information portal «The Local». Available from: https://www.thelocal.dk/20151120/whats-the-deal-with-denmarks-car-registration-tax [Accessed 12 Marth 2024] (In Russ.).
12. Information portal «JATO». Available from: https://www.enriquedans.com/wp-content/uploads/2022/05/JATO-Consulting-CO_2-Report-Full-Year-2021.pdf [Accessed 12 Marth 2024] (In Russ.).

13. The information portal «AVTOM». Available from: https://autoboom.co.il/ru/magazine/car-taxes-in-israel-all-changes-in-2023 [Accessed 12 Marth 2024] (In Russ.).
14. Information portal «Israel Assist». Available from: https://concierge-israel.com/poleznaya-informatsiya/kak-kupit-avtomobil-v-izraile [Accessed 12 Marth 2024].
15. Zen Information Portal. Available from: https://dzen.ru/a/YsreGeVn9lbKm18q [Accessed 12 Marth 2024] (In Russ.).
16. Information portal «SettleIn». Available from: https://www.settlein.support/ru/articles/6748698771101 [Accessed 12 Marth 2024].
17. Information portal «VC.RU». Available from: https://vc.ru/transport/208060-kak-zapravlyayutsya-rossiyane-i-skolko-tratyat-na-toplivo [Accessed 12 Marth 2024].
18. Information portal «iluki.ru». Available from: https://iluki.ru/news/avtomobilizatsiya-rossii-monitoring [Accessed 12 Marth 2024].
19. The official website of the Federal Tax Service of the Russian Federation. Available from: https://www.nalog.gov.ru/rn26/taxation/taxes/tr_ul/transport_fl/ [Accessed 26 Marth 2024] (In Russ.).
20. The official website of Universal Cargo Solutions. Available from: https://ucsol.ru/information/utilizatsionnyj-sbor [Accessed 12 Marth 2024] (In Russ.).
21. The official website of «meister-russia». Available from: https://meister-russia.ru/ [Accessed 12 Marth 2024] (In Russ.).
22. The official website of the Ministry of Finance of the Stavropol Territory. Available from: https://mfsk.ru/working/konsol-otchet [Accessed 26 Marth 2024] (In Russ.).
23. The official website of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. Available from: https://www.gov.uk/vehicle-tax-rate-tables. [Accessed 26 Marth 2024] (In Russ.).
24. The official website of Avtodor Toll Roads. Available from: https://avtodor-tr.ru/road/tariffs/ [Accessed 26 Marth 2024] (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Анна Валерьевна Савцова – доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры финансов и кредита Северо-Кавказского федерального университета, Scopus ID: 57224751526, Researcher ID: T-1056-2018.

Ольга Николаевна Паценко – кандидат экономических наук, доцент кафедры финансов и кредита Северо-Кавказского федерального университета.

Алексей Алексеевич Домарев – студент 3-го курса института экономики и управления Северо-Кавказского федерального университета.

Михаил Евгеньевич Волостников – студент 3-го курса института экономики и управления Северо-Кавказского федерального университета.

ВКЛАД АВТОРОВ

Анна Валерьевна Савцова

Проведение исследования – сбор, интерпретация и анализ полученных данных.

Утверждение окончательного варианта – принятие ответственности за все аспекты работы, целостность всех частей статьи и ее окончательный вариант.

Ольга Николаевна Паценко

Проведение исследования – сбор, интерпретация и анализ полученных данных.

Подготовка и редактирование текста – составление черновика рукописи и формирование его окончательного варианта, участие в научном дизайне.

Алексей Алексеевич Домарев

Проведение исследования – сбор, интерпретация и анализ полученных данных.

Михаил Евгеньевич Волостников

Проведение исследования – сбор, интерпретация и анализ полученных данных.

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Anna V. Savtsova – Dr. Sci. (Econ.), Associate Professor, Professor of the Department of Finance and Credit, North-Caucasus Federal University, Scopus ID: 57224751526, Researcher ID: T-1056-2018.

Olga N. Patsenko – Cand. Sci. (Econ.), Associate Professor of the Department of Finance and Credit, North-Caucasus Federal University

Alexey A. Domarev – 3rd year Student, the Institute of Economics and Management, North-Caucasus Federal University.

Mikhail E. Volostnikov – 3rd year Student, the Institute of Economics and Management, North-Caucasus Federal University.

CONTRIBUTION OF THE AUTHORS

Anna V. Savtsova

Conducting research – data collection, analysis and interpretation.

Approval of the final manuscript – acceptance of responsibility for all types of the work, integrity of all parts of the paper and its final version.

Olga N. Patsenko

Conducting research – data collection, analysis and interpretation.

Text preparation and editing – drafting of the manuscript and its final version, contribution to the scientific layout.

Alexey A. Domarev

Conducting research – data collection, analysis and interpretation.

Mikhail E. Volostnikov

Conducting research – data collection, analysis and interpretation.