

**Мощность двигателя как количественный показатель экономического основания транспортного налога**

**Научный руководитель – Гуркин Александр Сергеевич**

***Авакян Камо Айказович***

*Аспирант*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Юридический факультет, Кафедра финансового права, Москва, Россия  
*E-mail: avakyan\_kamo@yandex.ru*

В статье 3 Налогового кодекса Российской Федерации (далее – НК РФ) поименован принцип экономического основания налогов (далее – ЭОН). Однако содержание принципа в законодательстве не раскрыто, что породило дискуссии в научной среде. Суды и ученые по-разному понимают принцип и именуют его (принцип «экономического основания налога» или «экономического обоснования налога»).

Мы не претендуем на то, чтобы точно описать содержание анализируемого принципа. Наша задача – установить, как понимается экономическое основание транспортного налога судами и налоговыми органами, и оценить, соответствует ли конструкция транспортного налога такому пониманию ЭОН.

Верховный Суд РФ (далее – ВС РФ) высказал идею: экономическому основанию налога на имущество организаций соответствует возложение обязанности по уплате налога на владельца, имеющего возможность извлекать экономические выгоды [5].

Позиция суда согласуется с точкой зрения В.М. Зарипова, который под ЭОН понимает экономическую выгоду, полученную налогоплательщиком (или вмененную ему в случае имущественных налогов) [2; 36, 43].

В том же ключе рассуждает Д.Е. Анищенко, который понимает экономическое основание как предпосылку для возникновения норм, регулирующих налог, и увязывает эту предпосылку с экономическими процессами, приводящими к появлению у налогоплательщика экономической выгоды [1; 36].

В свою очередь Конституционный Суд РФ (далее – КС РФ) сформулировал общую для имущественных налогов позицию: имущественные налоги основываются на потенциальной доходности конкретного вида имущества [6].

Подход КС РФ согласуется с позицией некоторых правоведов [3; 99], согласно которой экономическое основание *транспортного налога* – это:

- потенциальный доход от использования транспортного средства (далее – ТС) в приносящей доход деятельности;
- доход, затраченный на приобретение ТС для личного использования.

Именно из такого понимания экономического основания транспортного налога исходят налоговые органы [4].

В то же время КС РФ указал, что транспортный налог рассчитывается исходя из параметров, отражающих в определенной мере степень негативного воздействия на дорожное полотно [8].

Суммирование подходов судов и налоговых органов наводит на мысль, что практически основанием (предпосылкой) взимания транспортного налога является стремление:

- «уловить» доход (обложение вмененной экономической выгоды);
- вовлечь владельцев ТС к участию в финансировании расходов на строительство и реконструкцию автомобильных дорог (обложение пропорционально ущербу, наносимому дорожному полотну при эксплуатации ТС).

На наш взгляд, экономическое основание транспортного налога наиболее ярко проявляется в масштабе налога, так как именно масштаб налога выступает в качестве параметра, на основе которого производится количественная оценка предмета налогообложения (ТС). В конечном счете, результат такой количественной оценки напрямую влияет на сумму транспортного налога.

Применительно к транспортному налогу масштабом налога является мощность двигателя (за некоторыми исключениями). По мнению КС РФ, мощность двигателя – объективный показатель, определяющий, в частности, «стоимость автомобиля и расходы на его содержание» [9] и «уровень воздействия транспортного средства на состояние дорог общего пользования» [7].

Из логики КС РФ выводится правило: чем больше мощность двигателя ТС, тем больше стоимость ТС, расходы на его содержание, причиняемый дорожному полотну ущерб и соответственно сумма налога к уплате.

Однако такой подход не выдерживает критики, так как в действительности мощность двигателя не выполняет обозначенные задачи.

Большая мощность двигателя не указывает однозначно на высокую стоимость ТС и существенность расходов на его содержание. Возможны ситуации, когда в одном субъекте РФ зарегистрированы 2 автомобиля одинаковой модели и мощности, но разного года выпуска: один автомобиль эксплуатируется на протяжении длительного времени, в то время как другой введен в эксплуатацию относительно недавно. Очевидно, что стоимость первого автомобиля будет меньше второго, однако сумма подлежащего уплате налога будет одинаковой (так как мощность двигателя ТС одинаковая).

Таким образом, поимущественный налог уплачивается вне связи со стоимостью ТС, чем нарушается экономическое основание транспортного налога (обложение экономической выгоды). Существующее положение дел противоречит принципу равенства в налогообложении, поскольку не учитывает разность экономических потенциалов налогоплательщиков и фактическую способность к уплате налогов.

Мощность двигателя нельзя также считать объективным показателем, определяющим уровень воздействия ТС на состояние дорог общего пользования. На износ дороги влияют, прежде всего, масса, ускорение и торможение ТС [3; 104]. Однако мощность двигателя не коррелирует с обозначенными показателями, так как:

- мощный двигатель может быть установлен на автомобиль с небольшой массой;
- торможение зависит не от мощности двигателя, а скорее от навыков вождения.

Таким образом, мощность двигателя как масштаб налога не соответствует экономическому основанию транспортного налога как поимущественного и не способна быть объективным параметром, позволяющим оценить стоимость ТС и расходы на его содержание, а также уровень воздействия на дороги общего пользования.

Этим обосновывается необходимость реформирования транспортного налога по пути установления иного масштаба налога, объективно указывающего на обоснованность вовлечения владельцев транспортных средств к участию в финансировании расходов на реализацию публичных функций и задач.

## Источники и литература

- 1) Анищенко Д.Е. Правовые основы взимания налогов, удерживаемых в Российской Федерации у источника дохода при выплатах иностранным лицам: диссертация кандидата юридических наук / Д.Е. Анищенко. Москва, 2023. 210 с.
- 2) Зарипов В. М. Понятие экономического основания налога // Налоговед. 2014. № 5. С. 33–45.
- 3) Налоговое право. Особенная часть: Учебник для вузов / Под ред. С.Г. Пепеляева. - М.: Просвещение, 2017. - 736 с.
- 4) Определение Верховного Суда РФ от 11.07.2022 № 305-ЭС22-8615 // СПС «КонсультантПлюс».
- 5) Определение Верховного Суда РФ от 26.02.2021 № 309-ЭС20-18883 // СПС «КонсультантПлюс».
- 6) Определение Конституционного Суда РФ от 14.12.2021 № 2645-О // СПС «КонсультантПлюс».
- 7) Определение Конституционного Суда РФ от 17.07.2014 № 1568-О // СПС «КонсультантПлюс».
- 8) Постановление Конституционного Суда РФ от 31.05.2016 № 14-П // СПС «КонсультантПлюс».
- 9) Постановление Конституционного Суда РФ от 02.12.2013 № 26-П // СПС «КонсультантПлюс».