

## Информационно-аналитический материал к совещанию «О ходе исполнения рекомендаций «круглого стола» на тему «О финансовом обеспечении региональных дорожных фондов в 2018 - 2021 годах»

*На встрече с сенаторами Российской Федерации 23 сентября 2020 года Президент Российской Федерации отметил, что «дорожное строительство имеет мощный комплексный эффект, дает стимул к развитию смежных отраслей, к созданию рабочих мест, новых производств... В этой связи прошу Правительство проработать вопрос изыскания дополнительных ресурсов для дальнейшего развития дорожного строительства в 2021-2023 годах...».*

По состоянию на 1 января 2020 года общая протяженность автомобильных дорог федерального значения составила 57 266,9 км, регионального или межмуниципального – 508 201,3 км.

За последние несколько лет доля автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям, ежегодно увеличивается. Так, на начало 2020 года нормативным требованиям соответствуют 84,8% дорожной сети федерального значения (в 2018 году – 82,9%, в 2017 году – 77,8%). В отношении региональной дорожной сети указанный показатель улучшился по сравнению с 2017 годом лишь на 1,1% и составил только 44,2%.

### Объем бюджетных ассигнований на дорожную сеть в 2019 году



Источник: Счетная палата Российской Федерации. Отчет о результатах контрольного мероприятия «Проверка использования бюджетных ассигнований, направленных на содержание автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения в 2018 году и истекшем периоде 2019 года» (с контрольно-счетными органами субъектов Российской Федерации).

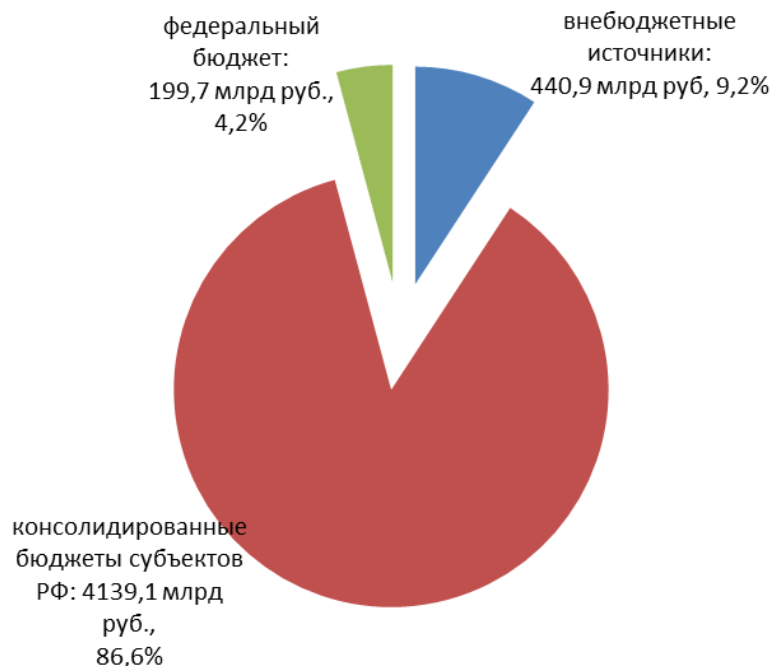
Объем бюджетных ассигнований, направленных на содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, в 2019 году составил 146,4 млрд руб., или 288,1 тыс. руб. на 1 км (расчетно), в 2018 году – 129,4 млрд руб., или 253,6 тыс. руб. на 1 км (расчетно). На содержание дорожной сети федерального значения бюджетные ассигнования в 2019 году составили 128,3 млрд руб. (2,2 млн руб. на 1 км), в 2018 году – 112,5 млрд руб. (2,1 млн руб. на 1 км).

### **О финансовом обеспечении национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**

В целях увеличения транспортно-эксплуатационного показателя автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения (до 50,9% к 2024 году) с 2019 года реализуется национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (далее – Национальный проект), в который вошли **четыре федеральных проекта**: «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Дорожная сеть», «Безопасность дорожного движения» и «Автомобильные дороги Минобороны России».

Согласно действующей редакции паспорта Национального проекта, общий объем финансового обеспечения на период его реализации в 2019-2024 годах составляет 4 779,7 млрд руб. Из них за счет средств федерального бюджета – 440,9 млрд руб. (9,2% от общего объема финансирования), консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 4 139,1 млрд руб. (86,6%), внебюджетных источников – 199,7 млрд руб. (4,2%).

#### **Финансовое обеспечение Национального проекта в 2019-2024 годах по источникам финансирования**



Источник: паспорт Национального проекта

Федеральным законом от 29 ноября 2018 года № 459-ФЗ «О федеральном бюджете на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов» на 2019 год предусмотрено финансовое обеспечение реализации Национального проекта в объеме 142,3 млрд руб.

По итогам 2019 года уровень исполнения расходов федерального бюджета на реализацию Национального проекта составил 97,1%. Среди федеральных проектов, входящих в состав Национального проекта, на самом низком уровне исполнены расходы по федеральному проекту «Дорожная сеть»<sup>1</sup>.

#### Исполнение федерального бюджета по Национальному проекту в 2019 году



Источник: из материалов к Федеральному закону от 15 октября 2020 года №314-ФЗ «Об исполнении федерального бюджета за 2019 год» (законопроект № 1020025-7).

Согласно Федеральному закону от 2 декабря 2019 года № 380-ФЗ «О федеральном бюджете на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов» (далее – Закон № 380-ФЗ), на 2020 год расходы федерального бюджета на реализацию Национального проекта предусмотрены в объеме 149 млрд руб., что на 6,7 млрд руб. (на 4,7%) больше относительно 2019 года. По предварительным данным, **исполнение расходов за январь-сентябрь 2020 года по Национальному проекту составило 45,5%**<sup>2</sup>. Это один из низких показателей по исполнению расходов среди всех национальных проектов и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Неполное исполнение по федеральному проекту обусловлено поздним заключением соглашений о предоставлении субсидий юридическим лицам.

<sup>2</sup> По данным сайта Счетной палаты Российской Федерации.

<sup>3</sup> В целом исполнение федерального бюджета по национальным проектам за январь-сентябрь 2020 года составило 55%. При этом самые низкие показатели по исполнению расходов у национальных проектов «Цифровая экономика» (20,6%) и «Экология» (42,2%). По данным сайта Счетной палаты Российской Федерации.

В проекте федерального закона «О федеральном бюджете на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов» (далее – законопроект о федеральном бюджете на 2021 – 2023 годы)<sup>4</sup> по отношению к действующему бюджету объем средств в 2021 году на реализацию мероприятий Национального проекта сократится на 7,4 млрд руб., в 2022 году увеличится на 10,1 млрд руб. При этом предполагается сокращение финансирования в 2021 году по 3-м федеральным проектам из 4-х. В 2022 году сокращение финансирования запланировано по 2-м федеральным проектам, входящим в состав Национального проекта.

По отношению к ассигнованиям текущего года, **бюджетные ассигнования на следующий 2021 год на Национальный проект сокращаются на 24,2 млрд руб. (на 19,4%).**

**Финансовое обеспечение в 2021-2023 годах реализации Национального проекта и федеральных проектов, входящих в его состав, млрд руб.**

	2020	2021 год			2022 год			2023 год		
		Закон № 380-ФЗ	Законопроект	к закону, %	Закон № 380-ФЗ	Законопроект	к закону, %	Паспорт проекта	Законопроект	к Паспорту проекта на 2023 г., %
Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»	149,0	124,8	117,4	94,1	23,9	34,0	142,5	23,2	26,3	113,4
<i>в том числе:</i>										
Федеральный проект «Дорожная сеть»	127,1	96,4	94,4	97,9	0,1	12,1	121,4 п.	0,1	4,5	44,6 п.
Федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»	10,1	17,1	12,8	74,7	14,4	13,4	92,8	14,4	13,9	96,7
Федеральный проект «Безопасность дорожного движения»	10,8	10,3	9,3	90,0	8,5	7,6	90,0	7,8	7,0	90,0
Федеральный проект «Автомобильные дороги Минобороны России»	1,1	1,0	1,0	100,0	0,085	0,85	100,0	0,85	0,85	100,0

\*Изменение параметров финансового обеспечения федерального проекта «Дорожная сеть» в 2022-2023 гг. обусловлено увеличением бюджетных ассигнований на предоставление межбюджетных трансфертов региональным бюджетам на финансовое обеспечение дорожной деятельности в 2022 году на 12 038,5 млн руб. по сравнению с объемом, предусмотренным Законом № 380-ФЗ, в 2023 году на 4 361,9 млн руб. по сравнению с объемом, предусмотренным паспортом проекта, в целях завершения ранее начатых дорожных работ. Источник: пояснительная записка к проекту федерального закона № 1027743-7 «О федеральном бюджете на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов».

Указом Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 года № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» Правительству Российской Федерации поручено при участии Государственного совета Российской Федерации скорректировать до 30 октября 2020 года национальные проекты, направленные на достижение национальных целей развития Российской Федерации. Президент Российской Федерации В.В. Путин обратил

<sup>4</sup> Проект федерального закона № 1027743-7 «О федеральном бюджете на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов».

особое внимание на то, что основные мероприятия национальных проектов приходится на регионы. Поэтому инициатива, приоритет в дополнительной настройке национальных проектов должны принадлежать субъектам Российской Федерации<sup>5</sup>.

Президент Российской Федерации поручил Правительству Российской Федерации в самые сжатые сроки довести до субъектов Российской Федерации цифры и параметры национальных проектов<sup>6</sup>.

По данным Росавтодора, к Национальному проекту в результате реформирования **добавятся два новых федеральных проекта: «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях»<sup>7</sup> и «Развитие федеральной магистральной сети»<sup>8</sup>**. Также в Национальном проекте появятся новые показатели удовлетворенности граждан состоянием дорог и качеством транспортного обслуживания.<sup>9</sup>

По итогам «круглого стола» в Совете Федерации на тему «О финансовом обеспечении региональных дорожных фондов в 2018 – 2020 годах» Минфину России было рекомендовано *увеличить объем поддержки дорожного хозяйства в рамках Национального проекта и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.*

Однако согласно материалам к законопроекту о федеральном бюджете на 2021 – 2023 годы<sup>10</sup>, финансовое обеспечение федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» (входит в Национальный проект) сократится в 2021 году на - 4,7 млрд руб., в 2022 году - на 1 млрд руб., в 2023 году - на 0,5 млрд руб.

---

<sup>5</sup> Расширенное заседание президиума Государственного совета. //Сайт Президента Российской Федерации, 28 сентября 2020 года.

<sup>6</sup> Расширенное заседание президиума Государственного совета. //Сайт Президента Российской Федерации, 28 сентября 2020 года.

<sup>7</sup> По данным Росавтодора, реализация проекта «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» в период с 2021 по 2030 годы позволит обновить в среднем 30% пассажирского транспорта. На его реализацию до 2024 года потребуется 203,3 млрд руб. из них 16 млрд руб. — средства федерального бюджета, 56 млрд руб. — регионов и 91,6 млрд руб. из средств внебюджетных источников. В период с 2025 до 2030 года планируется направить 417,1 млрд руб. Источник: сайт Росавтодора, 12.10.2020.

<sup>8</sup> По данным Росавтодора, в проект «Развитие федеральной магистральной сети» вошли объекты, включая финансирование, Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Его финансирование до 2030 года составит порядка 4,41 трлн руб., что позволит увеличить протяженность построенных и реконструированных Росавтодором и государственной компанией «Автодор» федеральных дорог до почти 5 тыс. км. Источник: сайт Росавтодора, 12.10.2020.

<sup>9</sup> По данным сайта Росавтодор, 12.10.2020.

<sup>10</sup> Пояснительная записка к проекту федерального закона № 1027743-7 «О федеральном бюджете на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов».

## О финансовом обеспечении региональных дорожных фондов

**Источниками доходов, на основе которых формируются бюджетные ассигнования дорожных фондов субъектов Российской Федерации, являются:**

*доходы бюджета субъекта Российской Федерации от акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимые на территории Российской Федерации;*

*доходы бюджета субъекта Российской Федерации от транспортного налога;*

*доходы бюджета субъекта Российской Федерации от денежных взысканий (штрафов) за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения;*

*доходы бюджета субъекта Российской Федерации от иных поступлений, утвержденных законом субъекта Российской Федерации, предусматривающим создание дорожного фонда субъекта Российской Федерации;*

*межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации<sup>11</sup>.*

Наиболее крупными доходными источниками региональных дорожных фондов являются **доходы от акцизов** на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла, а также **транспортный налог**.

**Бюджетные ассигнования Федерального дорожного фонда** в 2021 году составят 808,4 млрд рублей, в 2022 году – 897,7 млрд рублей, в 2023 году – 1 008,8 млрд рублей.

Согласно распределению межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации, **иные межбюджетные трансферты на финансовое обеспечение дорожной деятельности** составят в 2021 году 42,5 млрд рублей, в 2022 году – 18 млрд рублей, в 2023 году – 44,5 млрд рублей. В том числе, предусмотрены иные межбюджетные трансферты на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»: в 2021 году в объеме 41,9 млрд рублей, в 2022 году – 12,1 млрд рублей, в 2023 году – 4,5 млрд рублей<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> Статья 179.4. Бюджетного кодекса Российской Федерации.

<sup>12</sup> Приложение 31 к проекту федерального закона «О федеральном бюджете на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов», пояснительная записка к проекту федерального закона «О федеральном бюджете на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов».

### Расходы Федерального дорожного фонда в 2020 – 2023 годах, млрд рублей

	2020 год*	2021 год			2022 год			2023 год	
		Закон 380-ФЗ	Законо-проект	к закону, %	Закон 380-ФЗ	Законо-проект	к закону, %	Законо-проект	к законопро-екту на 2022 год, %
<b>Федеральный дорожный фонд</b>	<b>900,5</b>	<b>905,2</b>	<b>808,4</b>	<b>89,3</b>	<b>1 011,2</b>	<b>897,7</b>	<b>88,8</b>	<b>1 008,8</b>	<b>112,4</b>
1. Строительство и реконструкция федеральных автомобильных дорог	210,6	210,4	169,7	80,6	381,7	307,5	80,6	378,0	122,9
2. Содержание, ремонт и кап. ремонт	361,6	400,2	388,2	97,0	433,5	430,8	99,4	433,0	100,5
3. Управление дорожным хозяйством	21,4	22,0	93,0	415,1	19,4	49,7	255,5	19,9	40,0
4. Плата Концедента	14,0	14,1	14,0	98,9	14,4	14,3	98,9	14,6	102,1
5. Межбюджетные трансферты	292,9	258,5	143,6	56,2	162,1	95,5	58,9	163,2	170,8

\* – показатели сводной бюджетной росписи по состоянию на 1 сентября 2020 г.

Источник: Пояснительная записка к проекту федерального закона «О федеральном бюджете на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов».

### Акцизная политика в отношении нефтепродуктов

По итогам «круглого стола» на тему «О финансовом обеспечении региональных дорожных фондов в 2018 – 2020 годах» Минфину России было рекомендовано проработать вопрос *об изменении распределения между бюджетами бюджетной системы Российской Федерации доходов от акцизов на прямогонный бензин, исключив их из состава налоговых доходов субъектов Российской Федерации*<sup>13</sup>.

По итогам 2019 года **объем доходов региональных бюджетов от акцизов на нефтепродукты составил 372,41 млрд руб.**, в том числе от акцизов на дизельное топливо – 169,52 млрд руб., от акцизов на моторные масла – 1,25 млрд руб., от акцизов на автомобильный бензин – 226,48 млрд руб. **Акциз на прямогонный бензин составил – (-) 24,84 млрд руб.**<sup>14</sup>

За январь – сентябрь 2020 года объем доходов региональных бюджетов от акцизов на нефтепродукты составил **263,08 млрд руб.**, в том числе от акцизов на дизельное топливо – 122,74 млрд руб., от акцизов на моторные масла – 0,84 млрд руб., от акцизов на автомобильный бензин – 162,44 млрд руб. **Акциз на прямогонный бензин составил – (-) 22,94 млрд руб.**<sup>15</sup>

Отрицательное значение по акцизу на прямогонный бензин связано с тем, что объем вычетов, предоставляемых налогоплательщикам по данному акцизу, превышает объем акцизов, исчисленных для уплаты в бюджетную систему страны.

<sup>13</sup> Рекомендации «круглого стола» на тему «О финансовом обеспечении региональных дорожных фондов в 2018 – 2020 годах», 15 ноября 2018 года.

<sup>14</sup> По данным Федерального казначейства.

<sup>15</sup> По данным Федерального казначейства.

По итогам «круглого стола» на тему «О финансовом обеспечении региональных дорожных фондов в 2018 – 2020 годах» Минфину России было рекомендовано *довести норматив зачисления доходов от акцизов на нефтепродукты в бюджеты субъектов Российской Федерации до уровня 100% в более ранние сроки, чем это предусмотрено Федеральным законом от 28 ноября 2018 года № 456-ФЗ*<sup>16</sup>.

Доходы от **акцизов на нефтепродукты** распределяются между федеральным бюджетом и бюджетами субъектов Российской Федерации. При этом в 2020 – 2024 годах **пропорция распределения меняется в пользу региональных бюджетов**. Так, в 2020 году доходы от акцизов на **горюче-смазочные материалы зачисляются в федеральный бюджет по нормативу 33,4%, а в региональные бюджеты по нормативу 66,6%**. В 2021 году норматив зачисления доходов в федеральный бюджет составляет 25,1%, а в региональные бюджеты – 74,9%. В 2022 году – норматив зачисления доходов в федеральный бюджет составляет 16,7%, а в региональные бюджеты – 83,3%. В 2023 году – норматив зачисления доходов в федеральный бюджет составляет 8,4%, а в региональные бюджеты – 91,6%<sup>17</sup>. Начиная с 2024 года, все доходы от акцизов на горюче-смазочные материалы должны будут зачисляться в региональные бюджеты.<sup>18</sup> То есть, пропорции распределения меняются в сроки, установленные Федеральным законом от 28 ноября 2018 года № 456-ФЗ.

Такая динамика изменения нормативов распределения доходов от акцизов на нефтепродукты ведет к сокращению доходов федерального бюджета. В 2021 году **уменьшение поступления акцизов в федеральный бюджет** по сравнению с 2020 годом составит 59,49 млрд руб., в 2022 году по сравнению с 2021 годом – 67,93 млрд руб., в 2023 году по сравнению с 2022 годом – 69,74 млрд руб.<sup>19</sup>

Ставки акцизов на нефтепродукты **имеют тенденцию к постоянному повышению**. Ставка акциза на автомобильный бензин не соответствующий классу 5 в 2020 – 2023 годах должна вырасти с 13 100 руб. за тонну до 14 736 руб. за тонну. Ставка акциза на автомобильный бензин класса 5 в 2020 – 2022 годах должна вырасти с 12 752 руб. за тонну до 14 345 руб. за тонну. Ставка акциза на дизельное топливо в 2020 – 2022 годах должна вырасти с 8 835 руб. за тонну до 9 938 руб. за

<sup>16</sup> Федеральный закон от 28 ноября 2018 года № 456-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Рекомендации «круглого стола» на тему «О финансовом обеспечении региональных дорожных фондов в 2018 – 2020 годах», 15 ноября 2018 года

<sup>17</sup> Федеральный закон от 30 ноября 2016 года № 409-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации».

<sup>18</sup> Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 145-ФЗ.

<sup>19</sup> Пояснительная записка к проекту федерального закона №1027743-7 «О федеральном бюджете на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов».



тонну. Ставка акциза на моторные масла в 2020 – 2022 годах должна вырасти с 5 616 руб. за тонну до 6 318 руб. за тонну<sup>20</sup>. Такая динамика ставок акцизов на нефтепродукты обуславливает увеличение доходов от акцизов и федерального, и региональных бюджетов.<sup>21</sup>

### **О транспортном налоге**

**Транспортный налог<sup>22</sup> относится к категории региональных в соответствии со ст.14 Налогового кодекса Российской Федерации (далее - НК РФ). Это налог предназначен для возмещения вредного влияния транспортных средств на дорожные покрытия и окружающую среду<sup>23</sup>. Он регламентируется как 28 главой НК РФ (при федеральных расчетах)<sup>24</sup>, так и законодательными актами, принимаемыми в каждом отдельном регионе (при региональных расчетах). Принятые регионами законодательные акты влияют на ставку налога, порядок и сроки оплаты<sup>25</sup>.**

По своей экономической сути транспортный налог можно отнести к имущественным налогам. Владение дорогим автомобилем как элементом роскоши облагается налогом с применением повышающего коэффициента, который до 3 раз может повышать налоговую ставку (п.2 ст. 362 НК РФ).

Ежегодно доля транспортного налога в доходах консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации колеблется около 2%<sup>26</sup>.

Транспортный налог обладает несомненными достоинствами:  
широкий охват видов транспортных средств;

<sup>20</sup> Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 5 августа 2000 года № 117-ФЗ (ред. от 15.10.2020). Федеральный закон от 15 октября 2020 года № 321-ФЗ «О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации в части введения обратного акциза на этан, сжиженные углеводородные газы и инвестиционного коэффициента, применяемого при определении размера обратного акциза на нефтяное сырье».

<sup>21</sup> В частности, увеличение доходов федерального бюджета за счет данного фактора в 2021 году по сравнению с 2020 годом должно составить 9,67 млрд руб., в 2022 году по сравнению с 2021 годом – 7,89 млрд руб., в 2023 году по сравнению с 2022 года – 5,28 млрд руб. //Пояснительная записка к проекту федерального закона №1027743-7 «О федеральном бюджете на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов».

<sup>22</sup> Транспортный налог в Российской Федерации был введен в действие с 1 января 2003 года Федеральным законом от 24 июля 2002 года № 110-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации и некоторые другие акты законодательства Российской Федерации».

<sup>23</sup> Плательщиками транспортного налога являются как физические, так и юридические лица - владельцы транспортных средств. В некоторых случаях налог приходится платить и тем организациям, у которых транспортного средства нет, и они пользуются им по доверенности.

<sup>24</sup> Базовые ставки транспортного налога определены п.1 ст.361 НК РФ.

<sup>25</sup> Субъекту Российской Федерации предоставлено право региональным законом увеличить или уменьшить налоговые ставки, но не более чем в 10 раз (п.2 ст.361 НК РФ). Допускается установление дифференцированных налоговых ставок в отношении каждой категории транспортных средств, а также с учетом срока полезного использования транспортных средств (п.3 ст.361 НК РФ).

<sup>26</sup> По данным ФНС России, доля транспортного налога последние 4 года колеблется в пределах 1,7-1,9%. //Сайт ФНС России.

унифицированный способ расчета налоговой базы на основе постоянной величины – мощности транспортного средства;  
простота контроля налоговой базы;  
возможность региональной дифференциации налоговых ставок.

**Однако в последние годы существующий порядок расчета налога вызывает множество споров.** Это связано с тем, что транспортный налог не имеет целевого назначения и может быть использован на другие нужды субъекта Российской Федерации, что является зачастую несправедливым по отношению к отдельным налогоплательщикам и по отношению к субъекту Российской Федерации, который должен развивать сеть автомобильных дорог в регионе. Чтобы сумма транспортного налога была эквивалентна размеру государственных услуг, связанных с возможностью эксплуатации налогоплательщиком автомобильных дорог, ставка налога должна быть увязана с фактическим временем пользования дорогой.

Поэтому периодически возникает тема отмены транспортного налога и/или изменения объекта налогообложения. Например, отмена транспортного налога с одновременным увеличением акцизов на бензин. Предполагается, что платить в бюджет будет больше тот, кто чаще пользуется своим транспортным средством. Отмена транспортного налога приведет к сокращению доходов региональных бюджетов. Возвращение к прежнему уровню поступления доходов будет проходить не один год в связи с постепенным повышением размера акцизов. В то же время динамика изменения цен на автомобильное топливо оказывает значительное 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 и может привести к росту инфляции.

Необходимо отметить, что действующий транспортный налог содержит в себе возможности дальнейшего развития – в первую очередь в направлении усиления его фискальной и регулирующей функций при сохранении «имущественного характера». Среди таких мер можно предложить к обсуждению:

расщепление ставки налога на региональный и местный компонент в целях развития дорожной сети муниципальных образований и предоставление права муниципальному образованию увеличивать свой компонент (например, в 10 раз) и устанавливать на него льготы;

регулирование владением транспортом, например, установлением понижающих (повышающих) коэффициентов в зависимости от экологического класса автомобиля (может учитывать возраст автомобиля, экологический стандарт и объем двигателя); количества автомобилей приходящихся на определенное количество жителей; плотности дорожной сети;

предоставление права субъектам Российской Федерации устанавливать для налогоплательщиков – физических лиц сроки уплаты транспортного налога в течение налогового периода, что позволит более равномерно распределить налоговую нагрузку.

Таким образом, модернизация действующей системы налогообложения транспортным налогом представляется более перспективной и экономически безопасной.

По итогам «круглого стола» на тему «О финансовом обеспечении региональных дорожных фондов в 2018 – 2020 годах» Минфину России было рекомендовано *установить срок уплаты транспортного налога не позднее 1 июля*.

Согласно действующей редакции НК РФ, порядок и сроки уплаты транспортного налога и авансовых платежей по налогу для налогоплательщиков-организаций устанавливаются законами субъектов Российской Федерации. При этом срок уплаты налога не может быть установлен ранее срока, предусмотренного п.3 ст.363.1 НК РФ (1 февраля года, следующего за истекшим налоговым периодом).

С 1 января 2021 года налог подлежит уплате налогоплательщиками-организациями в срок не позднее 1 марта года, следующего за истекшим налоговым периодом. Авансовые платежи по налогу подлежат уплате налогоплательщиками-организациями в срок не позднее последнего числа месяца, следующего за истекшим отчетным периодом (Федеральный закон от 29 сентября 2019 года №325-ФЗ «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации»).

Налог подлежит уплате налогоплательщиками - физическими лицами в срок не позднее 1 декабря года, следующего за истекшим налоговым периодом.

\* \* \*

**Общенациональным планом действий, обеспечивающих восстановление занятости и доходов населения, рост экономики и долгосрочные структурные изменения в экономике** (далее - Общенациональный план) предусмотрен ряд предложений направленный на поддержку дорожной отрасли, в числе которых сохранение правил формирования и использования средств дорожных фондов, предусмотренных бюджетным законодательством без перенаправления на иные цели<sup>27</sup>.

**Советом Федерации также подготовлен ряд инициатив.** Так, предлагается<sup>28</sup> провести ревизию областных дорог для возможной

<sup>27</sup> Общенациональный план действий, обеспечивающих восстановление занятости и доходов населения, рост экономики и долгосрочные структурные изменения в экономике одобрен на заседании Правительства Российской Федерации 23 сентября 2020 года (протокол № 36, раздел VII) № П13-60855 от 02.10.2020.

<sup>28</sup> Официальный сайт Совета Федерации, информация об участии заместителя Председателя Совета Федерации Н.А. Журавлева в итоговой коллегии Минтранса России 9 октября 2020 года.

передачи их на баланс федерального бюджета в случае их высокого межрегионального значения<sup>29</sup>.

По итогам «круглого стола» на тему «О финансовом обеспечении региональных дорожных фондов в 2018 – 2020 годах» Правительству Российской Федерации рекомендовано:

*рассмотреть возможность поддержать сокращение сроков реализации плана Минтранса России по приему-передаче автомобильных дорог из одной формы собственности в другую;*

*в рамках реализации мероприятий национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предусмотреть предоставление финансовых ресурсов на приведение в нормативное состояние мостовых сооружений, находящихся в аварийном состоянии;*

*расширить на региональных дорогах сеть пунктов весогабаритного контроля работающих в автоматическом режиме.*

На заседании Правительственной комиссии по транспорту 10 декабря 2019 года<sup>30</sup>:

поддержан актуализированный план приема-передачи автодорог из одной формы собственности в другую;

утверждена программа приведения в нормативное состояние мостов и путепроводов.

Также планируется установить до конца 2020 года в российских регионах 138 автоматических пунктов весогабаритного контроля, при этом 130 из них уже размещены<sup>31</sup>.

По итогам указанного выше «круглого стола» Минфину России было рекомендовано *внести дополнения в ч. 11 ст. 381 Налогового кодекса Российской Федерации в части освобождения автомобильных дорог регионального значения от уплаты налога на имущество.*

В то же время, согласно действующей редакции Налогового кодекса Российской Федерации, от налогообложения налогом на имущество организаций освобождаются организации - в отношении федеральных автомобильных дорог общего пользования и сооружений, являющихся их неотъемлемой технологической частью (п.11 ст. 381 НК РФ).

Исп.: Гуринов С.Н., т. 8(495)697-98-23; Семенов М.Д., тел.: 8(495) 697-41-54, Никологорский Д.Ю., т. 8 (495) 697-61-85; Малиновская С.А., т. 8 (495) 697-60-14; Тараненко Е.А., т. 8(495) 697-96-36.

<sup>29</sup> Согласно Федеральному закону от 08 ноября 2007 года №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения обеспечивается уполномоченными органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

<sup>30</sup> Сайт Правительства Российской Федерации.

<sup>31</sup> Сайт Национальные проекты России «Безопасные и качественные автомобильные дороги», 21 августа 2020 года.