

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт социально-гуманитарных технологий
Направление подготовки 380301 Экономика
Кафедра экономики

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

Тема работы
Транспортный налог в России: противостояние бизнеса и власти

УДК 336 221 (47+57)

Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
ЗБЗБ	Какунина Мария Юрьевна		

Руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Профессор	Рыжкова Марина Вячеславовна	Доктор экономических наук		

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:

Зав. кафедрой	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Экономики	Барышева Галина Анзельмовна	Доктор экономических наук		

Томск - 2017 г.

ПЛАНИРУЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОБУЧЕНИЯ ПО ООП

Код результата	Результат обучения (выпускник должен быть готов)	Требования ФГОС, критериев и/или заинтересованных сторон
<i>Универсальные компетенции</i>		
P1	Осуществлять коммуникации в профессиональной среде и в обществе в целом, в том числе на иностранном языке, разрабатывать документацию, презентовать и защищать результаты комплексной экономической деятельности.	Требования ФГОС (ОК-14; ПК-9; 11)
P2	Эффективно работать индивидуально, в качестве <i>члена команды</i> , состоящей из специалистов различных направлений и квалификаций, с делением ответственности и полномочий за результаты работы и готовность <i>следовать корпоративной культуре</i> организации	Требования ФГОС (ПК-11; ОК-1,7,8)
P3	Демонстрировать <i>знания</i> правовых, социальных, этических и культурных аспектов хозяйственной деятельности, осведомленность в вопросах охраны здоровья и безопасности жизнедеятельности.	Требования ФГОС (ОК-2;3;16; 15)
P4	<i>Самостоятельно учиться</i> и непрерывно <i>повышать квалификацию</i> в течение всего периода профессиональной деятельности	Требования ФГОС (ОК-2; 9,10,11) Критерий 5 АИОР (2.6), согласованный с требованиями международных стандартов <i>EUR-ACE</i> и <i>FEANI</i>
P5	Активно пользоваться основными методами, способами и средствами получения, хранения, переработки информации, навыками работы с компьютером как средством управления информацией, работать с информацией в глобальных компьютерных сетях	Требования ФГОС (ОК -13; ПК-1,3,5,10)
<i>Профессиональные компетенции</i>		
P6	Применять знания математических дисциплин, статистики, бухгалтерского учета и анализа для подготовки исходных данных и проведения расчетов экономических и социально-экономических показателей, характеризующих деятельность хозяйствующих субъектов на основе типовых методик с учетом действующей нормативно-правовой базы;	Требования ФГОС (ПК-1, ПК-2; ПК-3;4;5 ПК-7; ОК-5; ОК-4; ОК11,13)
P7	принимать участие в выработке и реализации для конкретного предприятия рациональной системы организации учета и отчетности на основе выбора эффективной учетной политики, базирующейся на соблюдении действующего законодательства, требований международных стандартов и принципах укрепления экономики хозяйствующего субъекта;	Требования ФГОС ПК-5; ПК-7; ОК-5,8
P8	Применять глубокие знания основ функционирования экономической системы на разных уровнях, истории экономики и экономической науки для анализа социально-значимых проблем и процессов, происходящих в обществе, и прогнозировать возможное их развитие в будущем	Требования ФГОС ОК-3,4; ПК-4,6,8,14,15);
P9	Строить стандартные теоретические и эконометрические модели исследуемых процессов, явлений и объектов, относящихся к области профессиональной деятельности, прогнозировать, анализировать и интерпретировать полученные результаты с целью принятия эффективных решений.	Требования ФГОС ПК-6; ПК-5; ПК-7; ПК-13;; ПК-8;
P10	На основе аналитической обработки учетной, статистической и отчетной информации готовить информационные обзоры, аналитические отчеты, в соответствии с поставленной задачей, давать оценку и интерпретацию полученных результатов и обосновывать управленческие решения.	Требования ФГОС ПК-4; ПК-5 ПК-7;8 ПК-10; ПК-13; ПК-5 ОК-1;2;3; ОК-6; ОК-13
P11	Внедрять современные методы бухгалтерского учета, анализа и аудита на основе знания информационных технологий, международных стандартов учета и финансовой отчетности	Требования ФГОС ПК-10;12 ОК-12
P12	осуществлять преподавание экономических дисциплин в общеобразовательных учреждениях, образовательных учреждениях начального профессионального, среднего профессионального, высшего профессионального и дополнительного профессионального образования.	Требования ФГОС ПК-14; ПК-15;ОК-2;
P13	Принимать участие в разработке проектных решений в области профессиональной и инновационной деятельности предприятий и организаций, подготовке предложений и мероприятий по реализации разработанных проектов и программ с учетом критериев социально-экономической эффективности, рисков и возможных социально-экономических последствий	Требования ФГОС (ПК-3,4,7; 11;12;13ОК-1,7, 8)
P14	Проводить теоретические и прикладные исследования в области современных достижений экономической науки в России и за рубежом, ориентированные на достижение практического результата в условиях инновационной модели российской экономики	Требования ФГОС ПК-4,9
P15	организовывать операционную (производственную) и коммерческую деятельность предприятия, осуществлять комплексный анализ его финансово-хозяйственной деятельности использовать полученные результаты для обеспечения принятия оптимальных управленческих решений и повышения эффективности.	Требования ФГОС (ОК – 7, 8, 12, 13; ПК – 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7,10, 11, 13)

Министерство образования и науки Российской Федерации
 Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
 высшего образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
 ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт социально-гуманитарных технологий
 Направление подготовки (специальность) 380301 Экономика
 Кафедра экономики

УТВЕРЖДАЮ:
 Зав. кафедрой экономики
 _____ Барышева Г.А.

« _____ » июня 2017 г.

ЗАДАНИЕ
на выполнение выпускной квалификационной работы

В форме:

Бакалаврской работы

Студенту:

Группа	ФИО
ЗБЗБ	Какуниной Марии Юрьевны

Тема работы:

Транспортный налог в России: противостояние бизнеса и власти	
Утверждена приказом директора (дата, номер)	№2047/с от 23.03.2017

Срок сдачи студентом выполненной работы:	30.05.2017
--	------------

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ;

<p>Исходные данные к работе <i>(наименование объекта исследования или проектирования; производительность или нагрузка; режим работы (непрерывный, периодический, циклический и т. д.); вид сырья или материал изделия; требования к продукту, изделию или процессу; особые требования к особенностям функционирования (эксплуатации) объекта или изделия в плане безопасности эксплуатации, влияния на окружающую среду, энергозатратам; экономический анализ и т. д.).</i></p>	<p>Учебная литература, нормативные акты (Налоговый кодекс, федеральные законы и иные нормативные акты относительно транспортного налога), публикации периодической печати, данные официальных и новостных сайтов, данные преддипломной практики.</p>
<p>Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов (аналитический обзор по литературным источникам с целью выяснения достижений мировой науки техники в рассматриваемой области; постановка задачи исследования, проектирования, конструирования; содержание процедуры исследования, проектирования, конструирования; обсуждение результатов выполненной работы; наименование дополнительных разделов, подлежащих разработке; заключение по работе).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Трансформация транспортного налога; - Транспортный налог в России; - Транспортный налог за рубежом; - Система «Платон»: нормативная база и публикации в новостях относительно реакции бизнеса на ее введение) - Анализ введения системы «Платон» в ООО «Газпром трансгаз Томск».

Перечень графического материала (с точным указанием обязательных чертежей)	Таблицы и рисунки, отражающие собираемость транспортного налога и платежей по системе «Платон»
Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы (с указанием разделов)	
Раздел	Консультант
Социальная ответственность	Кашапова Эльмира Рамисовна
Названия разделов, которые должны быть написаны на русском и иностранном языках:	

Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику	02.02.2017
---	------------

Задание выдал руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Профессор	Рыжкова Марина Вячеславовна	Доктор экономических наук		

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
ЗБЗБ	Какунина Мария Юрьевна		

Реферат

Выпускная квалификационная работа 61 с., 7 рис., 9 табл., 31 источник, 1 прил.

Ключевые слова: Транспортный налог, система «Платон».

Объектом исследования являются связь транспортного налога и системы взимания платы с большегрузных автомобилей «Платон»

Цель работы – выявить связь между транспортным налогом и системой «Платон».

В процессе исследования проводились: аналитическая и практическая работа по выявлению связей между транспортным налогом и системой «Платон».

В результате исследования определена связь между исследуемыми объектами.

Область применения: предприятия, государственный уровень, международные исследования.

Экономическая эффективность/значимость работы: результаты исследования могут быть реализованы в отечественных и зарубежных проектах.

В будущем планируется дальнейшее развитие исследования в магистерской диссертации.

Определения, обозначения, сокращения

В данной работе применены следующие термины с соответствующими определениями:

Система «Платон» — российская система взимания платы с грузовиков, имеющих разрешённую эксплуатационную массу более 12 тонн.

Косвенное налогообложение - налогообложение, бремя которого должны нести лица или организации, не уплачивающие непосредственно данные налоги.

Налоговая база (налогооблагаемая база) – стоимостная, физическая или иная характеристика объекта налогообложения.

Фискальная функция – это основная функция налогообложения. Посредством данной функции реализуется главное предназначение налогов: формирование и мобилизация финансовых ресурсов государства, а также аккумулирование в бюджете средств для выполнения общегосударственных или целевых государственных программ.

В данной работе применены следующие сокращения и обозначения с соответствующими определениями:

ПАО - публичное акционерное общество;

ООО - общество с ограниченной ответственностью;

РФ – Российская Федерация;

ФЗ – Федеральный закон.

Оглавление

Введение.....	8
1 Транспортный налог в России и за рубежом.....	10
1.1 История транспортного налогообложения в России.....	10
1.2 Транспортный налог в России.....	15
1.3 Транспортный налог за рубежом.....	20
2 Система взимания платы с большегрузов «Платон».....	25
2.1 История системы «Платон».....	25
2.2 Принцип работы системы «Платон».....	28
2.3 Протесты дальнобойщиков против системы «Платон».....	32
2.4 Ставки транспортного налога в Томской области и система «Платон»....	34
3 Транспортный налог на примере ООО «Газпром трансгаз Томск».....	36
3.1 Общая информация о предприятии.....	36
3.2 Транспортный налог в ООО «Газпром трансгаз Томск».....	38
3.3 Транспортный налог и система «Платон».....	45
4 Социальная ответственность.....	49
4.1 Определение стейкхолдеров организации.....	49
4.2 Определение структуры программ КСО.....	49
4.3 Оценка эффективности и выработка рекомендаций.....	50
Заключение.....	52
Список использованных источников.....	54
Приложение А Расчет транспортного налога транспортных средств ООО «Газпром трансгаз Томск».....	58

Введение

Транспортный налог является актуальной темой для научного исследования. Это обусловлено тем, что в настоящее время транспортный налог подвергается множеству изменений и нововведений. Ставки транспортного налога увеличиваются с каждым годом. Вместе с этим в силу вступили положения, предусмотренные Федеральным законом от 06.04.2011 № 68-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации». Изменения затронули не только Бюджетный кодекс Российской Федерации, но и Федеральный закон от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части установления порядка осуществления движений автомобилей общей массой свыше 12 тонн по дорогам федерального значения, а также Кодекс об административных правонарушениях в части установления ответственности за движение по федеральным дорогам указанных транспортных средств без внесения соответствующей платы.

В данной работе целью исследования является изучение платежей, которые связаны с владением автомобиля, таких как: транспортный налог и плата в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющими разрешенную массу свыше 12 тонн.

Транспортный налог - налог, взимаемый с владельцев зарегистрированных транспортных средств. Транспортный налог относится к региональным налогам. Величину налога, порядок и сроки его уплаты, формы отчетности, а также налоговые льготы устанавливают органы законодательной власти субъектов РФ. Федеральное законодательство определяет объект налогообложения, порядок определения налоговой базы, налоговый период, порядок исчисления налога и пределы налоговых ставок. Объектом налогообложения признаются автомобили, мотоциклы, мотороллеры, автобусы

и другие самоходные машины и механизмы на пневматическом и гусеничном ходу, самолёты, вертолёты, теплоходы, яхты, парусные суда, катера, снегоходы, мотосани, моторные лодки, гидроциклы, несамоходные (буксируемые суда) и другие водные и воздушные транспортные средства, зарегистрированные в установленном порядке в соответствии с законодательством Российской Федерации. Налоговые ставки устанавливаются законами субъектов Российской Федерации соответственно в зависимости от мощности двигателя, тяги реактивного двигателя или валовой вместимости транспортных средств, категории транспортных средств в расчёте на одну лошадиную силу мощности двигателя транспортного средства, один килограмм-силы тяги реактивного двигателя, одну регистровую тонну транспортного средства или единицу транспортного средства.

Плата в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами, имеющими разрешенную массу свыше 12 тонн является частью Федерального дорожного фонда. Плата производится владельцами большегрузных автомобилей за каждый пройденный километр пути по федеральным трассам.

Объектом исследования является транспортный налог и система «Платон». В данной работе была рассмотрена история транспортного налога, также был исследован транспортный налог в России и транспортный налог за рубежом. Более того, была подробно изучена система взимания платы с большегрузных автомобилей «Платон». В рамках данного аспекта была рассмотрена история системы «Платон», принцип работы системы. Была освещена тема забастовок дальнобойщиков против системы «Платон». Кроме этого, была исследована связь ставок транспортного налога в Томской области и системы «Платон».

1 Транспортный налог в России и за рубежом

1.1 История транспортного налогообложения в России

Ходу развития транспортного налогообложения в России можно разделить на несколько периодов. Первый период - это «формирование транспортного налога» начался с 1942 г., когда указом президиума Верховного Совета СССР от 10 апреля 1942 г. «О местных налогах и сборах» были установлены главные элементы сбора с владельцев транспортных средств. Данный налог закреплял различные ставки налога с владельцев различных транспортных средств, таких как автомобили, мотоциклы, велосипеды, яхты, лодки, паромы и гужевого транспорт (лошади и другие животные). Платит сбор были обязаны граждане, имеющие перечисленные транспортные средства и проживающие в городах, рабочих, дачных и курортных поселках. Местным властям были предоставлены широкие полномочия в части регулирования сбора налога и предоставления налоговых льгот.

Второй период, «трансформация транспортного налогообложения», был предопределен введением налога для владельцев транспортных средств взамен сбора в соответствии с указом президиума Верховного Совета СССР от 26 января 1981 г. № 3819 - X «О местных налогах и сборах». Уплата налога гражданами СССР, иностранными, юридическими и физическими лицами и лицами без гражданства предусматривалась по дифференцированным ставкам за имеющиеся в собственности транспортные средства, такие как автомобили, мотоциклы, моторные лодки (катера, яхты) [1].

Важно отметить, что важнейшей особенностью первого и второго периодов, было освобождение от обязанностей налогоплательщика сбора, а в дальнейшем и налога с владельцев транспортных средств юридических лиц в России. Третий период - «расширение транспортного налогообложения» был связан с принятием закона РСФСР от 18 октября 1991 г. № 1759 - 1 «О дорожных фондах в РСФСР», согласно которому

значительно расширилась налоговая база транспортного налогообложения и дорожные фонды формировались за счет:

а) федеральных и территориальных налогов на продажу горюче - смазочных материалов (бензина, дизельного топлива, масел, сжатого и сжиженного газа), оплачиваемых предприятиями, организациями и предпринимателями независимо от форм собственности, ведомственной принадлежности и организационно - правовых форм, а также лицам, реализующими перечисленные ранее материалы в размере 18 % от сумм реализации (в денежном выражении) - федеральный налог и 7 % от сумм реализации (в денежном выражении) - территориальный налог;

б) налога на пользование автомобильными дорогами, уплачиваемого предприятиями, объединениями, учреждениями и организациями (кроме заготовительных, торгующих и снабженческо - сбытовых организаций) в независимости от форм собственности и ведомственной принадлежности в количестве равным 0,4 % от объема произведенной продукции, выполненных работ, предоставленных услуг и 0,03 % от годового оборота для заготовительных, торгующих (также организаций оптовой торговли) и снабженческо - сбытовых организаций. От уплаты налога на пользование автомобильными дорогами освобождались колхозы, совхозы, крестьянские (фермерские) хозяйства и их объединения; предприятия, которые осуществляли деятельность по содержанию автомобильных дорог общего пользования;

в) налога с владельцев транспортных средств, уплачиваемого каждый год предприятиями, объединениями, организациями и учреждениями независимо от формы собственности и ведомственной принадлежности, и также гражданами РСФСР, иностранными, юридическими лицами и гражданами, лицами, не имеющие гражданства, у которых в собственности находятся транспортные средства (автомобили, мотоциклы, мотороллеры, автобусы) и другие самоходные машины и механизмы на пневмоходу, по - разному в зависимости от мощности

двигателя и вида транспортного средства; г) налога на покупку транспортных средств, оплачиваемого покупателями данных транспортных средств в период до момента регистрации, а при смене владельца - перерегистрация транспортного средства в установленных размерах - от 10 до 40 % от цены продажи транспортного средства. Граждане, которые были подвержены воздействию радиации вследствие чернобыльской катастрофы, в соответствии с законом РСФСР «О социальной защите граждан, пострадавших от радиации вследствие катастрофы на Чернобыльской АЭС»; инвалиды всех групп, приобретающие мотоциклы и автомобили; общественные организации инвалидов, которые использовали приобретаемый транспорт для выполнения уставной деятельности; предприятия транспорта общественного пользования по транспортным средствам, осуществляющим перевозки пассажиров (исключение - такси); предприятия, занимающиеся содержанием автомобильных дорог общего пользования; юридические лица и граждане, которые приобрели транспортные средства на аукционе (в данном случае плательщиками налога - это организаторы аукциона); колхозы, совхозы, крестьянские (фермерские) хозяйства и их объединения освобождались от уплаты налога; д) акцизов с продажи легковых автомобилей в личное пользование граждан [2].

Перечисленные налоги зачислялись в Федеральный и территориальные дорожные фонды. В Федеральный дорожный фонд РСФСР зачислялись такие налоги как: федеральный налог на реализацию горючесмазочных материалов; 25 % налога на пользователей автомобильных дорог; акцизы с продажи легковых автомобилей в личное распоряжение граждан. В территориальные дорожные фонды зачислялись такие налоги, как: территориальный налог на реализацию горючесмазочных материалов; налог с владельцев автотранспортных средств; налог на приобретение транспортных средств; 75 % от налога на пользования автомобильных дорог. Также в дорожные фонды направлялись деньги от проведения

займов, лотерей, продажи акций, штрафных санкций, добровольных взносов и из других источников (включая ассигнования из бюджетов РСФСР). С 1 января 1994 г. в соответствии с указом Президента РФ от 22 декабря 1993 г. № 2270 «О некоторых изменениях в налогообложении и во взаимоотношениях бюджетов различных уровней» был введен транспортный налог, уплачиваемый предприятиями, учреждениями и организациями (кроме бюджетных) в размере 1 % от фонда оплаты труда, плюс уплаченная сумма налога в себестоимость продукции (работ, услуг). Денежные поступления от взимания транспортного налога отправлялись в бюджеты субъектов РФ и были предназначены для финансовой поддержки и развития пассажирского транспорта, городского электротранспорта, пригородного пассажирского железнодорожного транспорта. Основным отличием данного периода от других является законодательное введение различных налоговых ставок для легковых и грузовых автомобилей в зависимости от мощности двигателя, выраженной в лошадиных силах. Четвертый период «реформирование транспортного налогообложения» связан со вступлением в силу в 2002 году гл. 28 Налогового кодекса Российской Федерации «Транспортный налог». Введенный транспортный налог объединил платежи, которые производились на протяжении четвертого периода. Было предусмотрено, что транспортный налог, которые по сути является региональным налогом, устанавливается и вводится в действие на основании гл. 28 НК и законов субъектов РФ. При этом транспортный налог обязателен к уплате на территории данного субъекта РФ, так как субъектам не предоставлено право его не вводить. При введении транспортного налога законодательным органам субъектов РФ предоставлено право определять ставку налога в пределах, установленных налоговым кодексом, порядок и сроки его уплаты, а также налоговые льготы и основания для их использования [3].

Таким образом, со вступлением в силу гл. 28 Налогового кодекса Российской Федерации «Транспортный налог» существенно расширены

полномочия субъектов Федерации в отношении транспортного налогообложения, при этом ясно определены и систематизированы все элементы налога (основные, дополнительные и факультативные). Современный, пятый период «изменение порядка установления ставок по транспортному налогообложению» начался с 2010 г., когда рядом федеральных законов (от 28.11.2009 № 282 - ФЗ и № 283 - ФЗ, от 27.12.2009 № 368 - ФЗ, от 27.07.2010 № 229 - ФЗ) приняты изменения, предоставляющие право региональным властям изменять в большую или меньшую сторону установленную в Налоговом кодексе РФ базовую ставку налога не более чем в 10 раз (в течение четвертого периода допускалось увеличение или уменьшение ставки не более чем в пять раз). Более того, с 2010 г. исключена возможность установления различных ставок в зависимости от категории и срока полезного использования автотранспортного средства. При этом региональным властям было предоставлено право определять дифференцированные ставки на автотранспортные средства в зависимости от года выпуска и экологического класса. С 2011 г. значительно выросли акцизы на бензин, дизельное топливо и моторные масла, были снижены базовые ставки транспортного налога. Так, базовые ставки в отношении легковых автомобилей, мотоциклов и мотороллеров, автобусов, грузовых автомобилей, самоходных машин на пневматическом и гусеничном ходу, снегоходов и мотосаней уменьшены в два раза по сравнению со ставками, которые действовали ранее. Региональным властям была предоставлена возможность в отношении легковых автомобилей с мощностью двигателя до 150 л. с. (до 110,33 кВт) снизить ставку налога до нуля.

С 1 января 2015 г. налогоплательщики - физические лица обязаны уплачивать транспортный налог не позднее 1 октября года, следующего за истекшим налоговым периодом; авансовые платежи по транспортному налогу в отношении легковых автомобилей средней стоимостью от 3 миллионов рублей производятся с учетом повышающих коэффициентов.

Таким образом, основным отличием современного этапа развития транспортного налогообложения стало его частичное трансформирование в косвенное налогообложение (в силу повышения акцизов на бензин, дизельное топливо и моторные масла). Следовательно, роль транспортного налога в системе налогового механизма все более усиливается, транспортный налог выступает важнейшим инструментом государственного регулирования всех этапов жизненного цикла транспортного средства: приобретение, использование, продажа и утилизация. Кроме того, возможность дифференцировать ставки на транспортные средства в зависимости от года их выпуска и экологического класса позволяет рассматривать транспортный налог и как инструмент налогового механизма, компенсирующего экологические экстерналии, связанные с его эксплуатацией.

В итоге, можно сделать вывод, что транспортный налог, представляющий по своей сути имущественный налог, направлен на исполнение фискальной функции (для пополнения региональных бюджетов) и является целевым инструментом формирования денежных фондов, инвестирующих средства в дорожную инфраструктуру [4].

1.2 Транспортный налог в России

Транспортный налог - налог, взимаемый с владельцев зарегистрированных транспортных средств. Транспортный налог устанавливается Налоговым кодексом и законами субъектов Российской Федерации о налоге, вводится в действие в соответствии с Налоговым кодексом законами субъектов Российской Федерации о налоге и обязателен к уплате на территории соответствующего субъекта Российской Федерации. При установке налога, законодательные органы субъектов Российской Федерации определяют налоговую ставку в пределах, установленных Налоговым кодексом. В отношении налогоплательщиков - организаций законодательные (представительные) органы субъектов Российской Федерации

Федерации, устанавливая налог, определяют также порядок и сроки уплаты налога. При установлении налога законами субъектов Российской Федерации могут также предусматриваться налоговые льготы и основания для их использования налогоплательщиком. Налогоплательщиками признаются лица, на которых в соответствии с законодательством Российской Федерации зарегистрированы транспортные средства, признаваемые объектом налогообложения в соответствии со статьей 358 Налогового кодекса. По транспортным средствам, зарегистрированным на физических лиц, приобретенным и переданным ими на основании доверенности на право владения и распоряжения транспортным средством до момента официального опубликования настоящего Федерального закона, налогоплательщиком является лицо, указанное в такой доверенности. При этом лица, на которых зарегистрированы указанные транспортные средства, уведомляют налоговый орган по месту своего жительства о передаче на основании доверенности указанных транспортных средств. Налогоплательщиками не признаются FIFA (Federation Internationale de Football Association) и дочерние организации FIFA, указанные в Федеральном законе "О подготовке и проведении в Российской Федерации чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, Кубка конфедераций FIFA 2017 года и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации". Не признаются налогоплательщиками также конфедерации, национальные футбольные ассоциации (в том числе Российский футбольный союз), Организационный комитет "Россия - 2018", дочерние организации Организационного комитета "Россия - 2018", производители медиа информации FIFA, поставщики товаров (работ, услуг) FIFA, указанные в Федеральном законе "О подготовке и проведении в Российской Федерации чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, Кубка конфедераций FIFA 2017 года и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", в отношении транспортных средств, принадлежащих им на праве собственности

и используемых только в целях осуществления мероприятий, предусмотренных указанным Федеральным законом [5].

Объектом налогообложения признаются автомобили, мотоциклы, мотороллеры, автобусы и другие самоходные машины и механизмы на пневматическом и гусеничном ходу, самолеты, вертолеты, теплоходы, яхты, парусные суда, катера, снегоходы, мотосани, моторные лодки, гидроциклы, несамоходные (буксируемые суда) и другие водные и воздушные транспортные средства, зарегистрированные в установленном порядке в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Не являются объектом налогообложения:

1) весельные лодки, а также моторные лодки с двигателем мощностью не свыше 5 лошадиных сил;

2) автомобили легковые, специально оборудованные для использования инвалидами, а также автомобили легковые с мощностью двигателя до 100 лошадиных сил (до 73,55 кВт), полученные (приобретенные) через органы социальной защиты населения в установленном законом порядке;

3) промысловые морские и речные суда;

4) пассажирские и грузовые морские, речные и воздушные суда, находящиеся в собственности (на праве хозяйственного ведения или оперативного управления) организаций и индивидуальных предпринимателей, основным видом деятельности которых является осуществление пассажирских и (или) грузовых перевозок;

5) тракторы, самоходные комбайны всех марок, специальные автомашины (молоковозы, скотовозы, специальные машины для перевозки птицы, машины для перевозки и внесения минеральных удобрений, ветеринарной помощи, технического обслуживания), зарегистрированные на сельскохозяйственных товаропроизводителей и используемые при сельскохозяйственных работах для производства сельскохозяйственной продукции;

6) транспортные средства, принадлежащие на праве оперативного управления федеральным органам исполнительной власти и федеральным государственным органам, в которых законодательством Российской Федерации предусмотрена военная и (или) приравненная к ней служба;

7) транспортные средства, находящиеся в розыске, при условии подтверждения факта их угона (кражи) документом, выдаваемым уполномоченным органом;

8) самолеты и вертолеты санитарной авиации и медицинской службы;

9) суда, зарегистрированные в Российском международном реестре судов;

10) морские стационарные и плавучие платформы, морские передвижные буровые установки и буровые суда [6].

Налоговая база в отношении транспортных средств, имеющих двигатели, определяется как мощность указанного двигателя - лошадиных сил, указанных в регистрационных документах.

В отношении иных водных и воздушных транспортных средств, не имеющих двигатели или в отношении которых не определяется валовая вместимость (плавучие краны, плавучая землечерпательная техника, дебаркадеры и иные плавучие сооружения, не имеющие двигателей для самостоятельного передвижения), налоговая база определяется как единица транспортного средства.

Плата налога и авансовых платежей по налогу производится налогоплательщиками в бюджет по месту нахождения транспортных средств в порядке и сроки, которые установлены законами субъектов Российской Федерации.

Налогоплательщики - организации не уплачивают исчисленные авансовые платежи по транспортному налогу в отношении транспортных средств, имеющих разрешённую максимальную массу свыше 12 тонн, зарегистрированного в реестре транспортных средств, системы взимания платы. (ст. 363 НК РФ).

При этом срок уплаты налога для налогоплательщиков, являющихся организациями, не может быть установлен ранее срока, предусмотренного п. 3 ст. 363.1 НК РФ.

Размер налога считается как произведение ставки налога, налоговой базы, количество месяцев владения, деленых на 12 и повышающего коэффициента.

Для легковых автомобилей средней стоимостью от 3 миллионов рублей при расчете суммы налога применяется повышающий коэффициент.

Сумма налога, подлежащая уплате в бюджет налогоплательщиками - организациями, определяется как разница между исчисленной суммой налога и суммами авансовых платежей по налогу, подлежащих уплате в течение налогового периода.

Налогоплательщики - организации исчисляют суммы авансовых платежей по налогу по истечении каждого отчетного периода в размере одной четвертой произведения соответствующей налоговой базы и налоговой ставки с учетом повышающего коэффициента.

Налоговые ставки по транспортному налогу устанавливаются законами субъектов Российской Федерации.

При этом субъекты Российской Федерации вправе проводить собственную дифференциацию налоговых ставок в зависимости от:

- мощности двигателя,
- валовой вместимости,
- категории транспортных средств
- года выпуска транспортных средств (срока полезного использования - срока эксплуатации).

При установлении налоговых ставок в зависимости от года выпуска транспортных средств (срока полезного использования) необходимо иметь в виду, что количество лет, прошедших с года выпуска транспортного средства, определяется по состоянию на 1 января текущего года в

календарных годах начиная с года, следующего за годом выпуска транспортного средства.

Ставки могут быть увеличены (уменьшены) законами субъектов не более чем в 10 раз от ставки, указанной в Налоговом кодексе Российской Федерации.

При установлении налога законодательные (представительные) органы субъектов Российской Федерации вправе не устанавливать отчетные периоды.

Исчисление транспортного налога по транспортным средствам, украденным (возвращенным) в течение налогового периода, производится с учетом количества месяцев, в течение которых транспортное средство находилось во владении налогоплательщика.

Налогоплательщики, являющиеся организациями, по истечении налогового периода представляют в налоговый орган по месту нахождения транспортных средств налоговую декларацию по налогу. Налоговые декларации по налогу представляются налогоплательщиками, являющимися организациями, не позднее 1 февраля года, следующего за истекшим налоговым периодом.

Налогоплательщики, в соответствии со ст. 83 НК РФ отнесенные к категории крупнейших, представляют налоговые декларации в налоговый орган по месту учета в качестве крупнейших налогоплательщиков [7].

1.3 Транспортный налог за рубежом

Автомобилистам всего мира приходится платить за загрязнение воздуха, использование дорог и за возможность ездить на машине. Системы налогообложения везде отличаются, но расчеты тарифов в большинстве стран стараются сделать как можно более справедливыми и гибкими.

Впервые транспортный налог включили в стоимость бензина в США практически одновременно с появлением первого массового автомобиля Ford-T в 1908 году.

В большинстве стран не существует единого транспортного налога. Вместо него могут взиматься следующие налоги:

- Налог на имущество - налог, прямо или косвенно зависящий от стоимости автомобиля. Несмотря на существование подоходного налога, во многих странах взимается и налог на имущество; от этого налога обычно труднее уклоняться, чем от подоходного налога.

- Дорожный налог - налог, денежная сумма от уплаты которого идет на строительство и ремонт автотрасс.

- Экологический налог - налог, стимулирующий приобретение автомобилей, меньше загрязняющих атмосферу, либо пользование не загрязняющими типами транспорта (метро, троллейбус).

Некоторые из этих налогов могут отсутствовать, быть скрытыми либо объединяться вместе.

В европейских странах при расчете налоговой ставки так же, как и в России учитывается мощность, однако, это не самый важный критерий. Наибольшее влияние имеют параметры выбросов углекислого газа, так как именно от этого показателя во многом зависит размер вреда от автомобиля. Больше всего вопросами экологии и потребления топлива озаботились именно в Европе из-за огромного количества автомобилей, высокой плотности населения и недостатка собственных природных ресурсов. Все это наложило отпечаток на налоговую систему [8].

Чистота выхлопа так или иначе влияет на размер налога во всем во всей Европе. Во Франции уже почти 20 лет используется одна формула расчета, меняются только коэффициенты. Владельцы автомобилей с мощностью примерно 100 лошадиных сил и выбросами углекислого газа в объеме 140 граммов на километр отчисляют в бюджет около 700 евро. За модель с мощностью от 200 лошадиных сил с выхлопом 150 граммов сумма платежа составляет 1600 евро. Однако это единовременная выплата при покупке машины, и если выбросы составляют менее 130 граммов, то налог определяется только исходя только из мощности автомобиля. Владельцев автомашин,

которые слишком сильно загрязняют атмосферу, облагают ежегодными сборами. За автомобили с выхлопом 350 граммов и более сумма платежа составляет 160 евро в год. В то же время при покупке экологичных автомобилей государство платит автовладельцам разовые бонусы. Например, если житель Франции решит приобрести электромобиль, государство выплатит ему 6300 евро. За машину с выбросами ниже 91 грамма углекислого газа государство может выдать субсидию до 3300 евро в зависимости от конкретных данных [9].

В Германии в разных регионах страны транспортный налог вычислялся по-разному, но со временем власти пришли к единой формуле, в которой общая сумма платежа прямо пропорционально зависит от объема двигателя и выбросов углекислого газа. За каждые 100 кубических см бензинового мотора владелец платит по два евро, дизельного – по девять. В свою очередь, каждые 10 граммов выбросов стоят по 20 евро. Таким образом, за новый автомобиль с объемом двигателя два литра и выхлопом 150 граммов на километр житель Германии выплатит примерно 500 евро в год. Чем старше автомобиль, тем выше ставка [10].

В Великобритании не существует общей четкой формулы. Агентство DVLA, которое занимается регистрацией автомобилей, определяет размер налога на конкретную модель, исходя из объема и типа двигателя, чистоты выхлопа, а также возраста. Для примера: владелец трехлитрового автомобиля с объемом выбросов углекислого газа 150 граммов обязан заплатить 480 фунтов в год. Обладатели электрокаров и гибридов освобождены от налогового бремени. Ежегодно автовладелец получает письмо с указанием размера налога. Раньше подтверждением оплаты служил специальный бумажный диск, который необходимо было прикрепить на лобовое стекло, но эту обязанность власти отменили. Всю налоговую информацию теперь можно получить онлайн. Автовладелец вправе вносить платежи по месяцам [11].

Если сравнить тарифы транспортного налога по всей Европе, то самый высокий транспортный налог взимается в Дании. В зависимости от типа двигателя сумма отчислений при покупке может составлять до 175% от цены

для автомобилей, особо сильно загрязняющих атмосферу. Как результат, по данным европейской общественной организации “Transport & Environment”, средний объем выбросов одной машины в Дании составляет 112,7 грамма. Самый низкий показатель на всем континенте. Следовательно, можно сделать вывод, что налоговая система, поощряющая покупку экологически чистых автомобилей, действительно работает.

Голландия, где также уровень загрязнения природы от автомобилей крайне низок, применила еще более новаторские приемы. Власти в порядке эксперимента предложили местным жителям добровольно перейти на налог на километраж. В автомобили устанавливают датчик GPS, по которому отслеживается пробег и впоследствии начисляется налог. Кроме пробега в системе учитывается то, по какой местности ездил автовладелец. Государственные деятели уверяют в безопасности системы, так как доступ к навигационным данным не имеет даже полиция. Если эксперимент признают удачным, вся страна перейдет на новую схему исчисления транспортного налога.

Совершенно другую систему используют в США. При покупке машины нужно заплатить разовый налог, который варьируется от одного до семи процентов в разных штатах. За регистрацию нового автомобиля следует заплатить от 50 до 500 долларов. Сумма также зависит от региона, параметров и габаритов автомобиля. Как такового транспортного налога в США не существует – его сумма заложена в стоимость топлива. Чем больше автомобилист проедет, тем больше перечислит в бюджет. Размер налоговой добавки к цене горючего существенно разнится от штата к штату. Общей для всех является только сумма в 2,5 цента (с каждого галлона). Эти деньги уходят в Национальный фонд дорожного строительства. Остальная часть топливного налога устанавливается местными властями. Разброс довольно велик – от 18,4 цента на Аляске до 59,7 цента в Нью-Йорке за галлон. Каждый штат тратит полученные средства на ремонт и строительство местных трасс.

Хотя подобная система действует в Америке уже почти век, власти разных штатов довольно часто создают нововведения. Например, в штате Орегон ни при покупке, ни при регистрации ничего платить не нужно, но с октября 2013 года власти ввели налог на пробег. Водители платят 1,2 цента за милю [13].

В Китае еще несколько лет назад рассчитывали транспортный налог по мощности, как в России, но правительство Китая признало эту систему устаревшей. Власти пытаются стимулировать продажи малолитражек и автомобилей отечественного производства. Владельцу машины с литровым двигателем начислят в год всего 45 долларов, а самая высокая ставка составляет 75 долларов. Более ощутимые траты автовладельцы несут непосредственно при покупке. За машину китайского производства нужно заплатить 10% от стоимости, а за иностранную модель – 40 процентов. Более того, пятую часть стоимости топлива также составляет налог. Поэтому обладатели мощных иномарок вынуждены платить гораздо больше остальных [14].

Также многоступенчатую схему сбора налогов с автомобилистов используют и в Японии, которая обладает своими особенностями. Помимо разового платежа при покупке в размере 5% от цены местные жители вынуждены отдавать налог на массу машины после каждого техосмотра. Сумма варьируется от 50 до 500 долларов. Примечательно, что владельцы гибридов и электрокаров от налогов не освобождаются, хотя ставка у них немного меньше. Власти исходят из такой логики: чем тяжелее автомобиль, тем сильнее он портит асфальт. Поэтому водители больших внедорожников отчисляют в дорожные фонды больше денег [15].

2 Система взимания платы с большегрузов «Платон»

2.1 История системы «Платон»

"Платон" (от "плата" и "тонна") - система взимания платы с большегрузов за проезд по всем российским дорогам федерального значения (50 774 км). Ее цель - компенсировать ущерб, который наносят трассам грузовые автомобили массой свыше 12 тонн.

По данным на апрель 2017 года, к системе подключены 281,61 тыс. компаний и 815,47 тыс. грузовиков. Установленные на них бортовые устройства, отслеживающие маршрут каждого конкретного большегруза, помогают отделять честных грузоперевозчиков от представителей "серого" сектора.

В соответствии с Постановлением от 14.06.2013 №504 размер платы составляет 3,73 рубля за 1 км пути по федеральным трассам. В целях недопущения волны недовольства среди перевозчиков правительство приняло решение на некоторое время установить к размеру платы корректировочные коэффициенты. С 15.11.2015 по 29.02.2016 включительно будет действовать коэффициент 0,41, а с марта 2016 по 31.12.2018 года – коэффициент 0,82. На данный момент размер платы равен 3,06 рубля за 1 км.

Управление системой обеспечивает компания-концессионер: она собирает с владельцев грузовиков плату за проезд, направляет ее в бюджет РФ, а взамен получает от государства средства для компенсации понесенных на запуск и эксплуатацию системы расходов.

Распоряжением правительства от 29 августа 2014 года концессионером стала компания «РТ-Инвест Транспортные системы» (РТИТС). 50% РТИТС принадлежит Игорю Ротенбергу, 50% — «РТ-Инвест», инвестиционной компании госкорпорации «Ростех». Система была запущена 15 ноября 2015 года. Как показывает статистика, введение системы действительно положительно сказалось на состоянии российских дорог. Благодаря "Платону" в 2016 году на их ремонт было направлено свыше 10 млрд рублей [16].

На первом этапе работы над системой (2013–2014 годы) Росавтодор планировал провести конкурс и даже начал сбор заявок — в 2014 году среди участников были, например, французская компания Vinci, итальянская Autostrade, немецкая Siemens и словацкая SkyToll. Как поясняли представители Росавтодора, от конкурса было решено отказаться в связи со «сменой геополитической обстановки» и «соображениями национальной безопасности».

В апреле 2016 года Арбитражный суд Москвы отклонил иск блогера Алексея Навального и предпринимателя Ивана Жданова к компании РТИТС. Истцы утверждали, что принятие концессионного соглашения между Росавтодором и РТИТС без проведения необходимых конкурсных процедур было незаконным. По мнению ответчиков, чью сторону принял суд, соглашение было подписано на основании специального распоряжения правительства России, предоставляющего право определения концессионера без конкурса.

За первое нарушение порядка оплаты нужно заплатить 5 тыс. руб., за повторное — 10 тыс. руб. Штраф накладывается на собственников транспортных средств, за исключением тех случаев, когда грузовик принадлежит иностранному перевозчику: в таком случае штраф оплачивает водитель. Изначально штрафы составляли от 5 тыс. до 1 млн руб., однако были пересмотрены Госдумой в связи с массовыми протестами дальнобойщиков.

Водители могут вносить плату в систему двумя способами: через покупку маршрутной карты или использование специального бортового устройства. В первом случае водитель заранее определяет и оплачивает маршрут своей поездки. При использовании бортового устройства пройденное грузовиком расстояние определяется с помощью навигационных систем GPS/ГЛОНАСС, а средства списываются со счета владельца автоматически.

Концессионное соглашение Росавтодора с РТИТС было заключено на 13 лет. Согласно договору, государство выплачивает РТИТС фиксированную сумму в 10,6 млрд руб. в год за эксплуатацию системы. Предполагается, что эти

деньги будут составлять лишь часть от собранных «Платоном» средств и не станут нагрузкой для государственного бюджета [17].

По утверждению генерального директора РТИТС Александра Советникова, в разработку системы было вложено более 29 млрд руб., из которых 27 млрд руб.— кредит Газпромбанка, а остальное — собственные средства акционеров. Перед запуском системы планировалось, что «Платон» позволит пополнить дорожные фонды на 50–60 млрд руб. в год. Однако снижение первоначально установленных тарифов (с 3,73 руб. до 1,53 руб. за километр) значительно снижает потенциальные доходы от системы.

Кроме того, в феврале Минтранс и Минфин предложили законопроект, разрешающий засчитывать плату, внесенную в систему «Платон», в счет транспортного налога, что также может снизить совокупное количество средств, получаемых бюджетом (напомним, что региональные дорожные фонды формируются в том числе за счет транспортного налога).

В зарубежных странах также существуют системы, аналогичные «Платону». В Германии оператором программы является частная компания Toll Collect: плата взимается с грузовиков массой более 7,5 тонны и зависит от количества осей транспортного средства и уровня выбросов: тарифы составляют от 8 до 22 евроцентов за километр (от 6 руб. до 16 руб.). Как и в России, оплата производится с помощью бортовых устройств или через оплату заранее выбранного маршрута.

В Австрии сбором платежей занимается компания ASFiNAG, принадлежащая государству. За каждый километр пути австрийские дальнобойщики должны платить от 15 до 44 евроцентов (от 11 руб. до 33 руб.). В 2015 году ASFiNAG инвестировала около €500 млн в постройку новых дорог и около €485 млн в ремонт уже существующих трасс и поддержание инфраструктуры для сбора средств с грузовиков. В 2010 году ASFiNAG и Toll Collect запустили сервис TOLL2GO, предназначенный для тех, кто использует грузовой транспорт в обеих странах.

В Словакии аналог «Платона» управляется частной компанией SkyToll: сбор взимается с грузовиков массой более 3,5 тонны, однако действует лишь на некоторых дорогах. Тарифы составляют от 9 до 24 евроцентов за километр пути (от 7 руб. до 18 руб.) в зависимости от массы грузовика и соответствия экологическим стандартам [18].

2.2 Принцип работы системы «Платон»

С 15 ноября 2015 года организации, владеющие большегрузами с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн, обязаны вносить плату в счет возмещения ущерба, которые такие грузовики причиняют федеральным трассам.

В соответствии со статьей 31.1 федерального закона от 06.04.2011 № 68-ФЗ движение большегрузов по дорогам Российской Федерации допускается при условии внесения платы в счет возмещения вреда, причиняемого дорогам. Плата вносится только за проезд по федеральным трассам. Освобождаются от внесения платы владельцы:

- транспортных средств, предназначенных для перевозки людей, за исключением грузопассажирских автомобилей-фургонов;
- специальных транспортных средств. Оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов и используемых для осуществления деятельности пожарной охраны, полиции, медицинской скорой помощи, аварийно-спасательных служб, военной автомобильной инспекции;
- специальных транспортных средств, осуществляющих перевозку вооружения и военной техники.

В целях применения ст. 31.1 Закона об автомобильных дорогах под разрешенной максимальной массой транспортного средства понимается масса снаряженного транспортного средства в килограммах с грузом, водителем и пассажирами, указанная в паспорте транспортного средства (свидетельстве о регистрации транспортного средства) в качестве максимально допустимой либо

в одобрении типа транспортного средства или свидетельстве о безопасности конструкции транспортного средства [19].

Размер платы в счет возмещения вреда, причиняемого автодорогам федерального значения большегрузами, а также Правила ее взимания установлены Постановлением правительства РФ от 14.06.2013 №504.

В соответствии с данным постановлением размер платы составляет 3,73 рубля за 1 км пути по федеральным трассам. В целях недопущения волны недовольства среди перевозчиков правительство приняло решение на первое время установить к размеру платы корректировочные коэффициенты. Так, с 15.11.2015 по 29.02.2016 включительно действовал коэффициент 0,41, а с марта 2016 год до 31 декабря 2018 года – коэффициент равен 0,82. Таким образом, размер платы составит:

- с 01.03.2016 по 31.12.2018 включительно – 3,06 рубля/км;
- с 01.01.2019 – 3,73 рубля/км.

Кроме того, следует учитывать, что установленный размер платы подлежит ежегодной индексации в соответствии с фактическим изменением индекса потребительских цен.

Принцип работы системы «Платон» предусматривает авансовую схему платежей. Это означает, что перед тем, как выехать в рейс, владелец (водитель или иное уполномоченное лицо) обязан внести плату. В настоящее время это можно сделать двумя способами:

1. с помощью бортового устройства – техническое устройство, позволяющее при помощи технологий спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS определять маршрут движения транспортного средства по автомобильным дорогам;

2. путем оформления маршрутной карты – документа, формируемого и выдаваемого на бумажном носителе или электронном виде, - в момент внесения платы в счет возмещения вреда при движении транспортного средства по автомобильным дорогам (дату, время, запланированные при отсутствии бортового устройства) [20].

Первое, что должны сделать владельцы большегрузных автомобилей – зарегистрировать автомобили в реестре системы. Такая регистрация безвозмездна. Для этого нужно: заполнить форму заявления на регистрацию в системе «Платон» на сайте или в центрах информационной поддержки пользователей; представить свидетельство регистрации транспортного средства (прикрепить сканокпию при регистрации через сайт); пройти проверку представленных данных; пополнить лицевой счет любым доступным способом; получить логин, пароль для доступа в личный кабинет, номер лицевого счета и цифровой персональный идентификационный номер; оформить маршрутную карту или заключить договор безвозмездного пользования бортовым устройством [21].

В результате регистрации оператор создает персонифицированную запись владельца транспортного средства по каждому автомобилю (если у организации их несколько). В процесс осуществления деятельности по каждому большегрузу будет отражаться информация:

- о маршруте, пройденном транспортным средством, за которым закреплено бортовое устройство;
- о планируемом маршруте в соответствии с маршрутной картой;
- о фактах внесения владельцем транспортного средства оператору платы (размер, дата поступления);
- о факте перечисления оператором в федеральной бюджет платы, перечисленной ему владельцем транспортного средства.

После регистрации в реестре владелец транспортного средства должен определиться хочет ли он автоматизировать процесс внесения платы (для этого ему нужно получить и установить на автомобиль бортовое устройство), либо он предпочитает вносить плату «вручную» путем оформления маршрутных карт.

Если выбран первый вариант, владелец транспортного средства должен обратиться в центр информационной поддержки пользователей, представив туда необходимый пакет документов для заключения договора безвозмездного

пользования бортовым устройством. Бортовое устройство предоставляется предприятию бесплатно, закрепляется за определенным грузовиком [22].

Факт получения владельцем транспортного средства технического средства подтверждается подписанием акта передачи бортового устройства. После его установки и внесения денежных средств на лицевой счет (в случае использования бортового устройства зачисление денежных средств на лицевой счет в размере, необходимом для осуществления поездки по маршруту, является внесением платы в счет возмещения вреда) грузовик может отправляться в поездку [23].

Лицевой счет владелец транспортного средства может пополнить несколькими способами:

- через терминал самообслуживания «Платон» или партнерской сети QIWI;
- через личный кабинет или мобильное приложение банковской картой;
- в офисах «Платон»;
- топливными картами E100 и DKV;
- банковским переводом на расчетный счет оператора по реквизитам.

После установки бортового устройства в кабине автомобиля при выезде на автомобильную дорогу с помощью навигационных систем определяются географические координаты движущегося автомобиля и с заданной периодичностью через сети сотового оператора отправляются в центр обработки данных. Плата рассчитывается на основании данных, полученных от бортового устройства в автоматическом режиме.

Если организация не установила бортовое устройство, движение на большегрузе по дорогам России возможно только после оформления маршрутной карты. Маршрутная карта формируется на бумажном носителе или в электронном виде. Ее оформление возможно в центрах информационной поддержки пользователей, через терминалы самообслуживания, в личном кабинете на сайте системы или в мобильном приложении [24].

2.3 Протесты дальнбойщиков против системы «Платон»

Введение системы «Платон» вызвало массовое недовольство и протесты дальнбойщиков. Первые протесты начались еще до старта системы, 11 ноября 2015 года, и активно продолжались в течение ноября и декабря. Недовольство вызывали как высокие тарифы и штрафы, так и тот факт, что деньги собирает частная компания, а не государство.

Дальнбойщики выезжали на дороги, намеренно тормозя поток машин. В Перми протестующие сформировали колонну из 90 машин и ехали со скоростью 40 км/ч, образовав шестикилометровую пробку. В Екатеринбурге около 200 дальнбойщиков собрали пробку длиной 8–10 км на кольцевой автодороге. Водители грузовиков из Петербурга, в свою очередь, спровоцировали пробку на Московском шоссе и Кольцевой автодороге, двигаясь со скоростью 5–10 км/ч. Забастовка в Тверской области закончилась трагедией: 19 ноября в толпу протестующих вдоль трассы М10 въехал тягач с прицепом, один человек погиб, а три были госпитализированы.

Одна из самых крупных акций протеста прошла в Дагестане: сами протестующие заявляли об участии более 17 тыс. человек, а местные СМИ сообщали о том, что грузовики растянулись вдоль трасс на 57 км. В ноябре дальнбойщики угрожали пойти маршем на Москву — помимо дагестанских водителей в акции приняли участие активисты из 16 регионов. 4 декабря протестующие частично перекрыли МКАД, оставив для движения легковых автомобилей лишь одну полосу. После этого дальнбойщики организовали протестный лагерь на парковке торгового центра «Мега-Химки», где в январе 2016 года находилось до 40 дальнбойщиков на своих автомобилях.

Протесты позволили дальнбойщикам добиться некоторых послаблений: в ноябре Минтранс согласился снизить тариф с 3,73 руб. до 1,53 руб. за километр, а также временно освободил водителей от уплаты штрафов. В

декабре 2015 года Владимир Путин заявил, что система «Платон» не будет ликвидирована, однако призвал освободить грузовики от транспортного налога.

В апреле 2016 года дальнобойщики провели еще одну акцию протеста: на площади Яузские Ворота в Москве прошел митинг, поддержанный КИРФ. По данным организаторов, в нем приняло участие около 250 человек.

14 декабря 2015 года Минтранс на своем сайте ответил на рекомендации Совета по правам человека при президенте России относительно «Платона». По мнению ведомства, «плата с грузовиков массой более 12 тонн является адресной и взимается только с тех, кто, во-первых, пользуется дорогами как средством получения прибыли, во-вторых, наносит максимальный вред, и, в-третьих, фактически выезжает на федеральные трассы в коммерческих целях».

Президент Владимир Путин, отвечая 17 декабря 2015 года на ежегодной пресс-конференции на вопрос про систему, отметил, что «все сборы, которые поступают от так называемой системы “Платон”, все 100% идут не кому-то в карман, они идут 100% в дорожный фонд Российской Федерации, до последней копейки. И оттуда все эти сборы до последней копейки поступают на дорожное строительство в регионах Российской Федерации».

В тот же день до пресс-конференции его пресс-секретарь Дмитрий Песков заявил, что «компания-оператор не принадлежит сыну Аркадия Ротенберга. Это совместное предприятие. Собственно, ставя свою подпись под документом, который вы упомянули, конечно, президент детально разобрался в этой теме».

10 марта 2016 года бизнес-омбудсмен Борис Титов на заседании совета по предпринимательству при президенте Татарстана выразил свою точку зрения. «Сейчас никто не говорит об отмене “Платона”, вероятность отмены “Платона” — одна миллионная. Система пошла, она внедрена, затрачены очень серьезные деньги. Когда мы начали этим заниматься, мы поняли, что обратной дороги не будет», — отметил уполномоченный при президенте России по защите прав предпринимателей.

14 апреля 2016 года РБК сообщила об отзыве Минфина в Конституционный суд на систему. По мнению представителей ведомства, для платы за проезд характерна свобода выбора, не свойственная налоговому платежу. Налоги платить нужно в обязательном порядке, а перевозчики могут выбрать любой способ перевозки, а также отказаться от использования большегрузных автомобилей и, следовательно, не платить сбор, отмечают в министерстве [25].

2.4 Ставки транспортного налога в Томской области и система «Платон»

Как известно, транспортный налог – это региональный налог, следовательно, все поступления от транспортного налога идут в бюджет региона.

Все выплаты по системе «Платон», поступают в федеральный бюджет. В следствии этого, региональный бюджет стал не дополучать часть денежных средств от владельцев большегрузных автомобилей. Для восполнения недостающей части бюджета часть налогового бремени будет переложена на владельцев транспортных средств, которые платят транспортный налог, то есть налоговые ставки будут увеличены.

Рассмотрим на примере Томской области, как увеличивались ставки транспортного налога с введением системы «Платон». Данные указаны в таблице 1 и на рисунке 1.

Таблица 1 – Ставки транспортного налога в Томской области на легковые автомобили [26]

		с 1 января 2018 года	с 1 января 2017 года	с 1 января 2016 года	с 1 января 2015 года	с 1 января 2014 года	с 1 января 2013 года	с 1 января 2012 года	с 1 января 2011 года	с 1 января 2010 года
ставка, руб	до 100 л. с. включительно	8	6	5	5	5	5	5	4,5	9
	свыше 100 л. с. до 150 л. с. включительно	14	10	8	8	8	6,5	6,5	6	12
	свыше 150 л. с. до 200 л. с. Включительно	28	22	20	20	20	16	16	15	30
	свыше 200 л.с. до 250 л. С. включительно	47	35	30	30	30	24	24	22,5	45
	свыше 250 л.с.	110	85	75	75	75	48	48	45	90

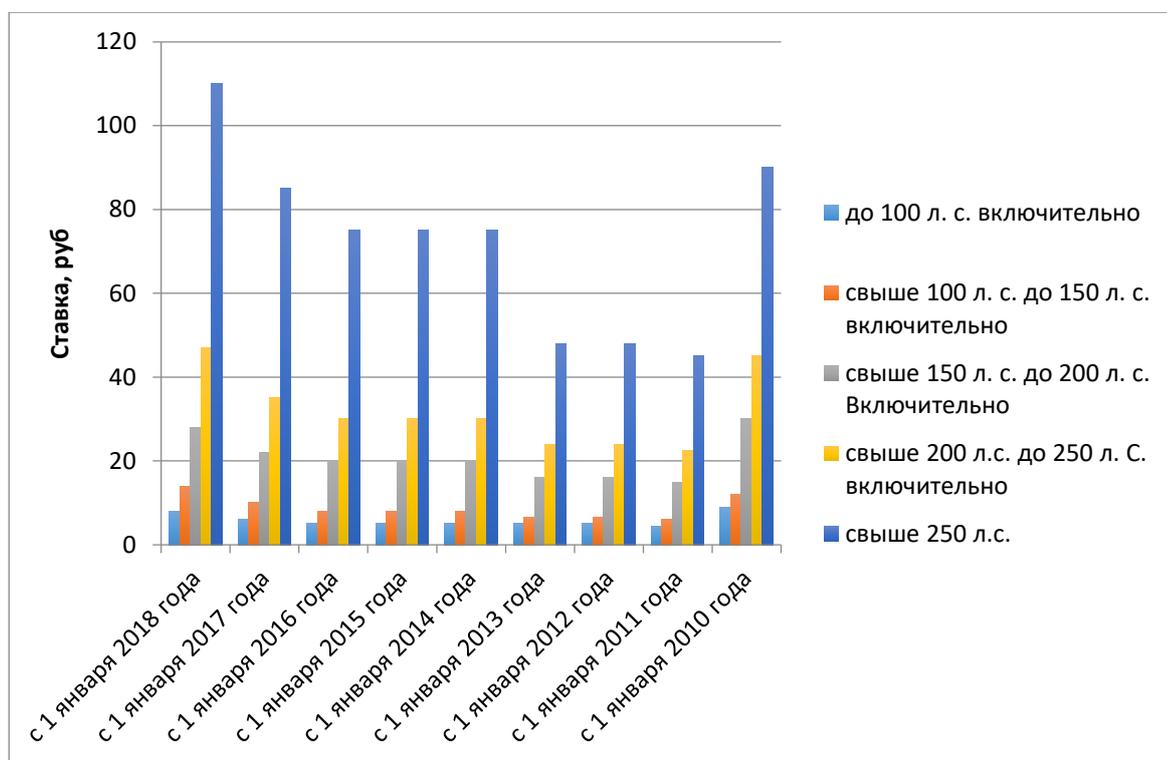


Рисунок 1 - Ставки транспортного налога в Томской области на легковые автомобили

По результатам таблицы и диаграмм можно выявить, что ставка транспортного налога в Томской области с 2017 года начинает расти. С 2018 года ставка транспортного налога на все виды транспортных средств заметно вырастет.

3 Транспортный налог на примере ООО «Газпром трансгаз Томск»

3.1 Общая информация о предприятии

ООО «Газпром трансгаз Томск» — 100-процентное дочернее предприятие ПАО «Газпром», обеспечивающее поставки газа потребителям в 14 регионах Сибири и Дальнего Востока.

ООО «Газпром Трансгаз Томск» является обществом с ограниченной ответственностью.

В составе Общества 22 филиала, в том числе 15 линейных производственных управлений магистральных газопроводов (ЛПУМГ) и 1 линейное производственное управление магистральных трубопроводов. Структура администрации представлена на рисунке 2.

Основным видом деятельности предприятия является обеспечение надежной транспортировки газа в системах магистральных газопроводов Сибири и Дальнего Востока.

В сферу деятельности ООО «Газпром трансгаз Томск» входит эксплуатация более 9000 километров магистральных газопроводов (МГ), 9 компрессорных (КС) и одной насосно-компрессорной станции (НКС), 127 газораспределительных станций (ГРС), 11 автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС). [1]

Компания эксплуатирует системы магистральных газопроводов:

- «Нижневартовский газоперерабатывающий завод (ГПЗ) Парабель-Кузбасс»;
- «Северные районы Тюменской области (СРТО) - Омск»;
- «Омск - Новосибирск»;
- «Барнаул - Бийск - Горно-Алтайск с отводом на Белокуриху»;
- «Сахалин - Хабаровск - Владивосток»;
- «Береговой технологический комплекс (БТК) «Кириновское»;
- Головная компрессорная станция (ГКС) «Сахалин»;

- «Сахалин-2» (нефтегазопровод);
- Установка комплексной подготовки газа-2 (УКПГ) Нижне-Квакчикского газоконденсатного месторождения (ГКМ) - Автоматизированная газораспределительная станция (АГРС) г. Петропавловска-Камчатского;
- Братское газоконденсатное месторождение (ГКМ) - 45-й мкр.



Рисунок 2 – организационная структура ООО «Газпром трансгаз Томск» [27]

3.2 Транспортный налог в ООО «Газпром трансгаз Томск»

ООО «Газпром трансгаз Томск» обладает большим количеством транспортных средств. Обширный автопарк представлен такими видами транспортных средств, как грузовые автомобили, легковые автомобили, автобусы, автогазозаправщики, автолаборатории, бензовозы, машины на гусеничном ходу, тягачи, снегоходы, судна, автокраны и т.д. Более того, предприятие обладает большегрузами, которые передвигаются по федеральным трассам. Из этого следует, что ООО «Газпром трансгаз Томск» является участником системы «Платон». Также многие автомобили предприятия находятся в лизинге, поэтому при уплате транспортного налога существуют некоторые особенности.

Расчет транспортного налога осуществляется через программу «SAP».

У ООО «Газпром трансгаз Томск» 22 филиала, находящихся в разных регионах России. Следовательно, транспортные средства зарегистрированы в предприятия в разных регионах, и транспортный налог рассчитывается по разным ставкам. Данные ставок транспортного налога отражены на таблице 2 и рисунке 3.

Таблица 2 – Ставки транспортного налога на легковые автомобили [28]

	Алтайский край	Амурская область	Иркутская область	Кемеровская область	Омская область	Сахалинская область	Томская область	Хабаровский край
до 80 л. с. включительно				5,5				
до 100 л. с. включительно	10	15	10,5	8	7	10	6	12
свыше 100 л. с. до 150 л. с. включительно	20	21	14,5	14	15	21	10	16
свыше 150 л. с. до 200 л. с. включительно	25	30	35	45	30	35	22	30
свыше 200 л.с. до 250 л. с. включительно	60	75	52,5	68	45	75	35	60
свыше 250 л.с.	120	150	105	135	90	150	85	150

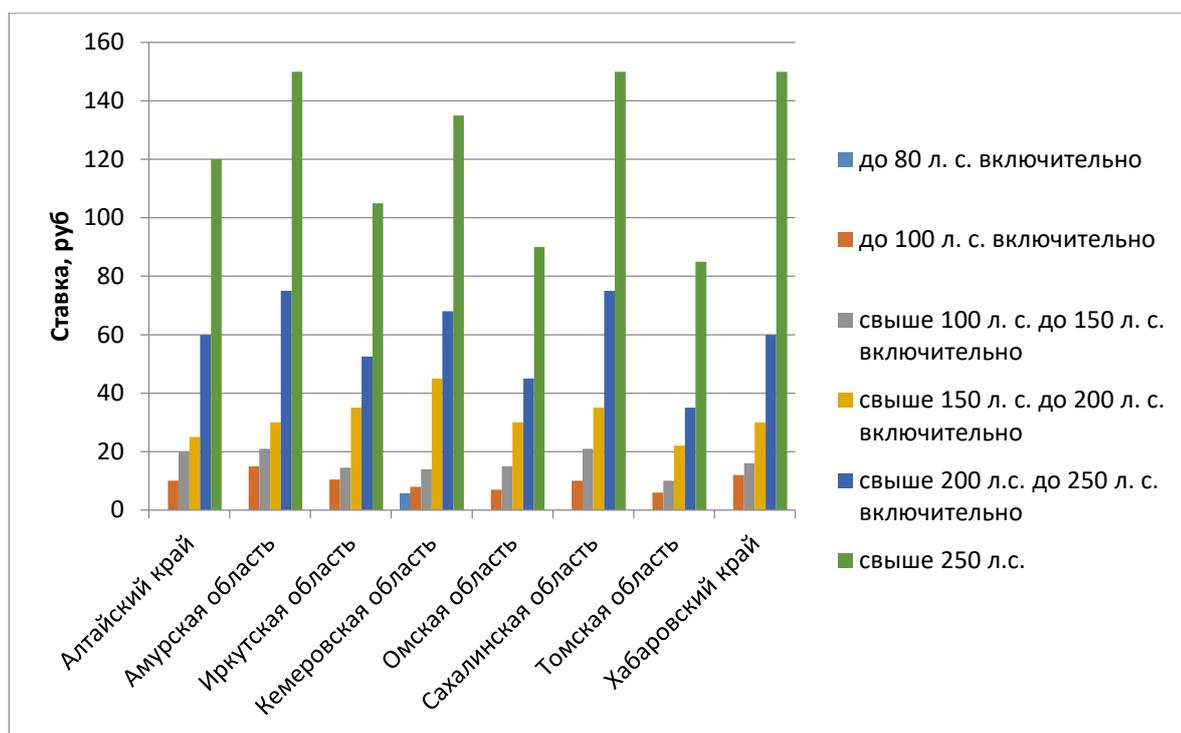


Рисунок 3 - Ставки транспортного налога на легковые автомобили

По таблице 2 и рисунку 3 можно увидеть, что самые высокие ставки транспортного налога в Амурской области, Сахалинской области и в Хабаровском крае. Самые низкие ставки транспортного налога в Томской области.

Таблица 3 – Ставки транспортного налога на автобусы [29]

		Алтайский край	Амурская область	Иркутская область	Кемеровская область	Омская область	Сахалинская область	Томская область	Хабаровский край
ставка, руб	до 200 л. с.	50	30	20	25	20	50	20	50
	свыше 200 л. с.	100	60	39,5	45	30	100	25	99

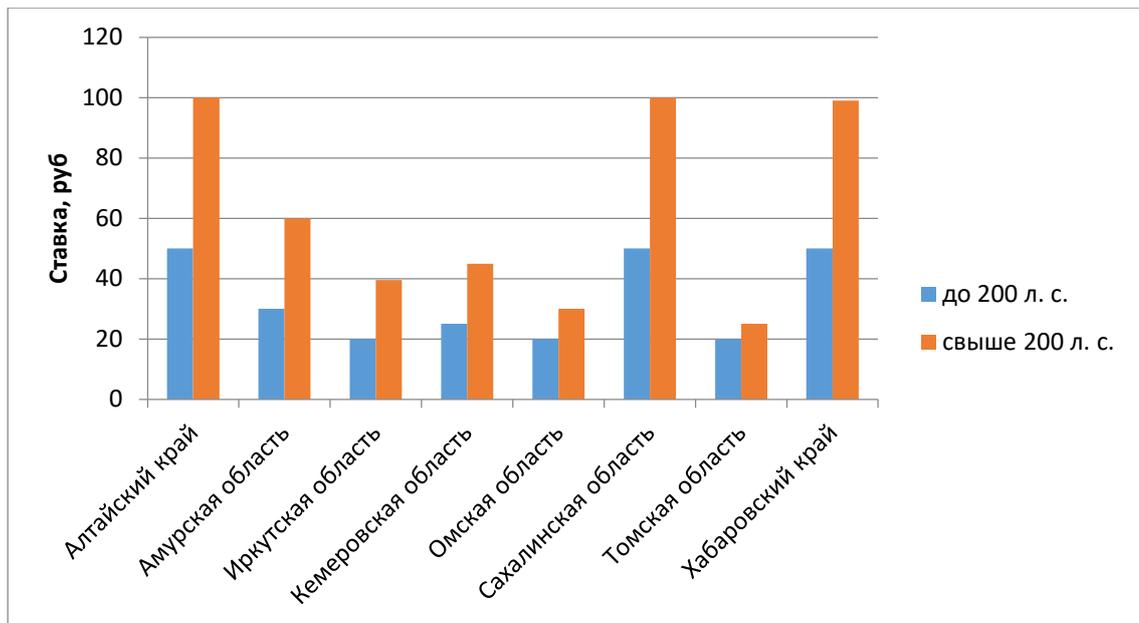


Рисунок 4 – Ставки транспортного налога на автобусы

По данным таблицы 3 и рисунка 4 можно выявить, что ставки транспортного налога на автобусы выше всего в Алтайском крае, Сахалинской области и Хабаровском крае.

В таблице 4 и на рисунке 5 указаны ставки транспортного налога на грузовые автомобили.

Таблица 4 – Ставки транспортного налога на грузовые автомобили [30]

	Алтайский край	Амурская область	Иркутская область	Кемеровская область	Омская область	Сахалинская область	Томская область	Хабаровский край
до 100 л. с. включительно	25	15	15	25	20	25	16	25
свыше 100 л. с. до 150 л. с. включительно	40	24	25	40	30	40	22	40
свыше 150 л. с. до 200 л. с. включительно	50	30	35	50	40	50	34	50
свыше 200 л.с. до 250 л. С. включительно	65	65	50	65	50	65	43	62
свыше 250 л.с.	85	85	85	85	60	85	52	67

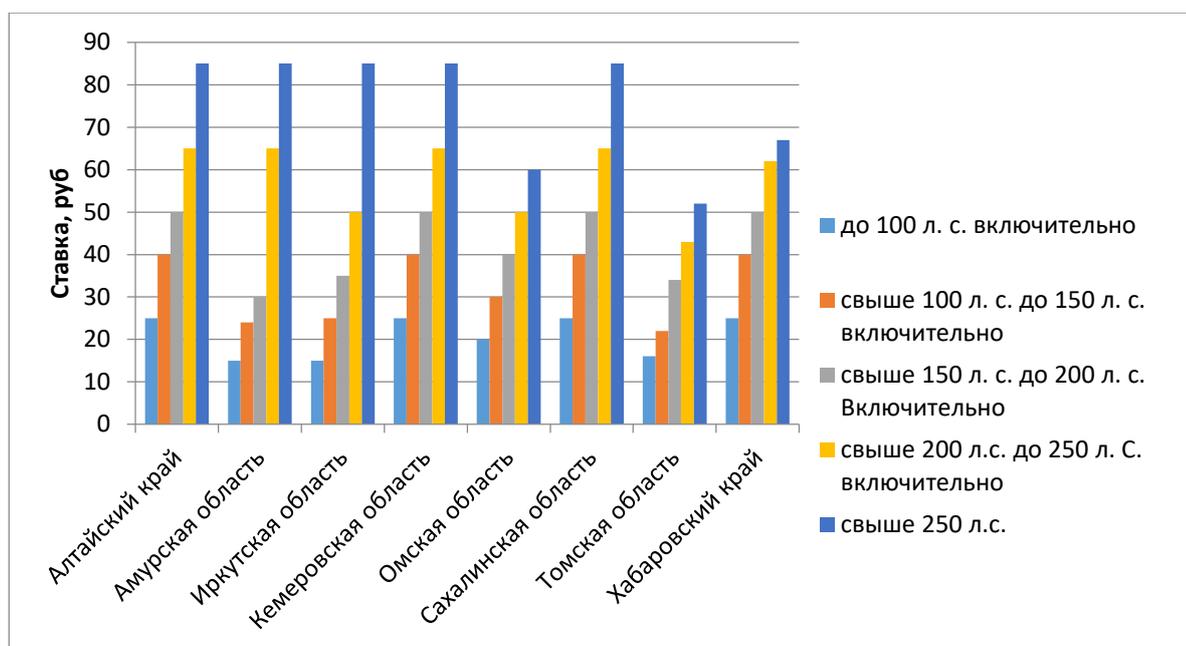


Рисунок 5 – Ставки транспортного налога на грузовые автомобили

Исходя из данных таблицы 4 и рисунка 5 можно сделать вывод, что ставки транспортного налога выше в Алтайском крае, Амурской области, Иркутской области, Кемеровской области, Сахалинской области, а меньше всего ставки в Томской области.

На основании данных по транспортным средствам, полученных на предприятии, был рассчитан транспортный налог по разным видам транспортных средств по формуле:

$$\text{транспортный налог} = \text{ставка} * \text{налоговая база} * (\text{количество месяцев владения} / 12) * \text{повыщающий коэффициент} \quad (1)$$

[Приложение А].

В таблице приложения А показаны результаты расчетов транспортного налога по разным видам транспортных средств с учетом последних изменений в региональных законодательствах по данным, полученным на предприятии ООО «Газпром трансгаз Томск».

Далее был проведен расчет транспортного налога для одинаковых автомобилей, зарегистрированных в разных регионах. Данные по расчету транспортного налога указаны на таблице 5 и рисунке 6.

Таблица 5 - Расчет транспортного налога для одинаковых легковых автомобилей, зарегистрированных в разных регионах

Название	Дата постановки на учет	Единица мощности, ЛС (для барж - БРТ)	Место регистрации	Вид транспортного средства (по ПТС)	Ставка транспортного налога, руб	Сумма транспортного налога всего (за год)
Автомобиль TOYOTA CAMRY	02.03.2012	150	Алтайский край	Легковой автомобиль	20	3000
Автомобиль TOYOTA CAMRY	02.03.2012	150	Амурская область	Легковой автомобиль	21	3150
Автомобиль TOYOTA CAMRY	02.03.2012	150	Иркутская область	Легковой автомобиль	14,5	2175
Автомобиль TOYOTA CAMRY	02.03.2012	150	Кемеровская область	Легковой автомобиль	14	2100
Автомобиль TOYOTA CAMRY	02.03.2012	150	Омская область	Легковой автомобиль	15	2250
Автомобиль TOYOTA CAMRY	02.03.2012	150	Сахалинская область	Легковой автомобиль	21	3150
Автомобиль TOYOTA CAMRY	02.03.2012	150	Томская область	Легковой автомобиль	10	1500
Автомобиль TOYOTA CAMRY	02.03.2012	150	Хабаровский край	Легковой автомобиль	16	2400

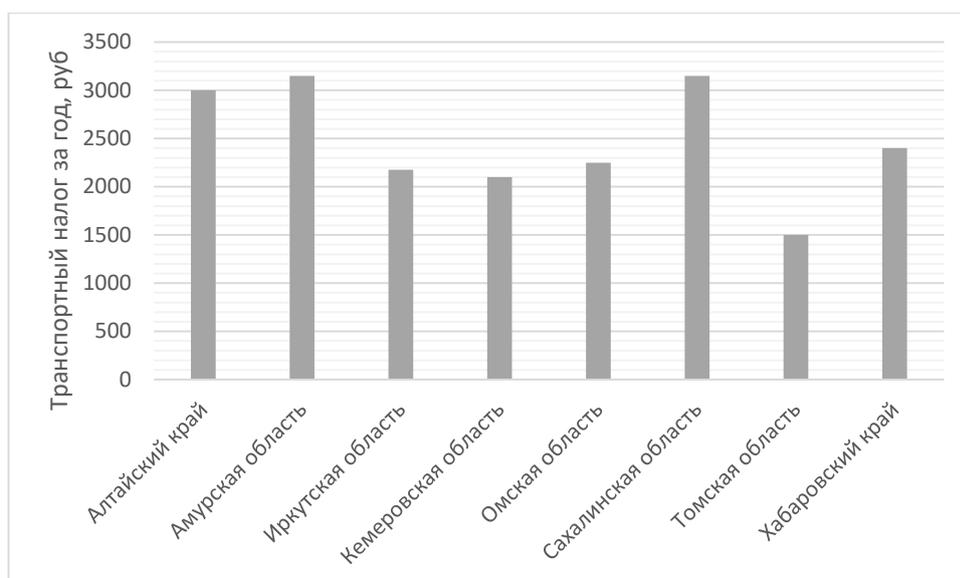


Рисунок 6 – Размер транспортного налога на одинаковые грузовые автомобили в разных регионах

По результатам таблицы и диаграмм видно, что если рассчитывать транспортный налог на одинаковые легковые автомобили в разных регионах, то выше всего транспортный налог будет в Сахалинской и Амурской областях, а меньше всего транспортный налог в Томской области.

В таблице 6 и на рисунке 7 представлены данные по транспортному налогу для одинаковых автобусов, зарегистрированных в разных регионах.

Таблица 6 - Размер транспортного налога для одинаковых автобусов, зарегистрированных в разных регионах

Название	Дата постановки на учет	Единица мощности, ЛС (для барж - БРТ)	Место регистрации	Вид транспортного средства (по ПТС)	Ставка транспортного налога, руб	Сумма транспортного налога всего (за год)
Автобус пассажирский	01.01.2014	185	Алтайский край	Грузовой автомобиль	100	18500
Автобус пассажирский	01.01.2014	185	Амурская область	Грузовой автомобиль	60	11100
Автобус пассажирский	01.01.2014	185	Иркутская область	Грузовой автомобиль	39,5	7307,5
Автобус пассажирский	01.01.2014	185	Кемеровская область	Грузовой автомобиль	45	8325
Автобус пассажирский	01.01.2014	185	Омская область	Грузовой автомобиль	30	5550
Автобус пассажирский	01.01.2014	185	Сахалинская область	Грузовой автомобиль	100	18500
Автобус пассажирский	01.01.2014	185	Томская область	Грузовой автомобиль	25	4625
Автобус пассажирский	01.01.2014	185	Хабаровский край	Грузовой автомобиль	99	18315

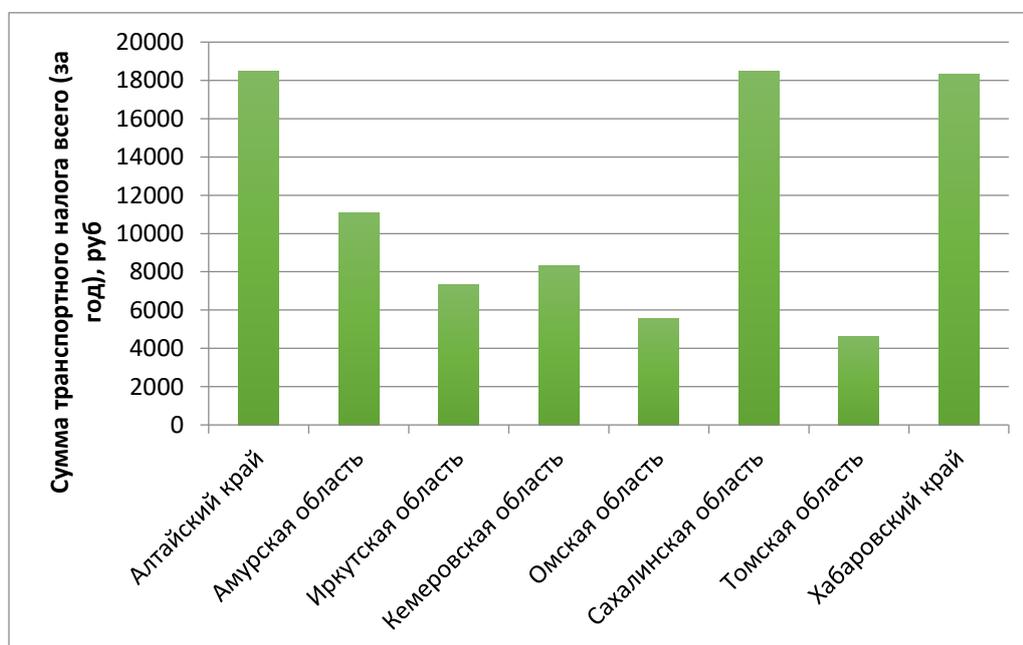


Рисунок 7 - Транспортный налог для одинаковых автобусов, зарегистрированных в разных регионах

По результатам таблицы и диаграмм видно, что размер транспортного налога на пассажирский автобус выше всего в Алтайском крае, Сахалинской области и Хабаровском крае, а ниже всего размер налога в Томской области.

3.3 Транспортный налог и система «Платон»

Организации, в собственности которых есть грузовики, имеющие разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, с 15 ноября 2015 г. обязаны вносить плату в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам такими транспортными средствами.

Зачастую, плата в систему «Платон» в несколько раз превышает плату за транспортный налог. Данные представлены в таблице 7.

Таблица 7 – Система «Платон» и транспортный налог

Название	Дата постановления на учет	Единица мощности, ЛС (для барж - БРТ)	Место регистрации	Вид транспортного средства (по ПТС)	Ставка транспортного налога, руб	Сумма транспортного налога всего (за год), руб	Сколько бы км проехал и на сумму транспортного налога по "Платону", км	Плата за "Платон" (за год, пройденный путь - 120000 км), руб
Автомобиль грузовой Камаз	08.09.2012	245	Алтайский край	Грузовой автомобиль	65	15925	5204	367200
Автомобиль грузовой Камаз	08.09.2012	245	Амурская область	Грузовой автомобиль	65	15925	5204	367200
Автомобиль грузовой Камаз	08.09.2012	245	Иркутская область	Грузовой автомобиль	50	12250	4003	367200
Автомобиль грузовой Камаз	08.09.2012	245	Кемеровская область	Грузовой автомобиль	65	15925	5204	367200
Автомобиль грузовой Камаз	08.09.2012	245	Омская область	Грузовой автомобиль	50	12250	4003	367200
Автомобиль грузовой Камаз	08.09.2012	245	Сахалинская область	Грузовой автомобиль	65	15925	5204	367200
Автомобиль грузовой Камаз	08.09.2012	245	Томская область	Грузовой автомобиль	43	10535	3443	367200
Автомобиль грузовой Камаз	08.09.2012	245	Хабаровский край	Грузовой автомобиль	62	15190	4964	367200

По таблице 7 видно, сколько бы заплатила организация за транспортный налог грузового автомобиля в разных регионах России, если бы не существовала система «Платон». В таблице также показано, сколько бы

проехал грузовик на сумму транспортного налога по системе «Платон» и размер платы за пройденные километры по федеральным трассам по системе «Платон», если в среднем грузовой автомобиль за год проезжает по федеральным трассам 120000 км. По результатам расчетов видно, что плата по системе «Платон» гораздо выше, чем плата за транспортный налог, то есть для организаций, которые обладают большегрузами, было бы гораздо выгоднее платить транспортный налог.

С начала 2018 года транспортный налог вырастет не только в Томской области, но и во других регионах страны. Следствием стала нехватка поступлений в региональные бюджеты из-за введения системы «Платон».

**ЗАДАНИЕ ДЛЯ РАЗДЕЛА
«СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ»**

Студенту:

Группа	ФИО
ЗБЗБ	Какунина Мария Юрьевна

Институт	ИСГТ	Кафедра	Экономики
Уровень образования	Бакалавр	Направление/специальность	380301 «Экономика»

Исходные данные к разделу «Социальная ответственность»:	
<p>1. Описание рабочего места (рабочей зоны, технологического процесса, механического оборудования) <i>на предмет возникновения:</i> - вредных проявлений факторов производственной среды (метеоусловия, вредные вещества, освещение, шумы, вибрации, электромагнитные поля, ионизирующие излучения) - опасных проявлений факторов производственной среды (механической природы, термического характера, электрической, пожарной природы) - чрезвычайных ситуаций социального характера</p>	<p>1. Все рабочие места обеспечены современной техникой. 2. На работника воздействуют следующие вредные факторы: непостоянный шум, электромагнитное поле широкополосного спектра частот от ПЭВМ; поражение электрическим током. 3. На рабочем месте могут возникнуть чрезвычайные ситуации природного и техногенного характера, а именно: пожар, землетрясение, химическое либо радиационное заражение.</p>
<p>2. Список законодательных и нормативных документов по теме</p>	<p>1.«Трудовой кодекс Российской Федерации» от 30.12.2001 N 197-ФЗ; 2. Коллективный договор ООО «Газпром трансгаз Томск» на 2017-18 гг.; 3. ГОСТ Р ИСО 9001; 4. ГОСТ Р ИСО 26000-2010 .</p>
Перечень вопросов, подлежащих исследованию, проектированию и разработке:	
<p>1. Анализ факторов внутренней социальной ответственности: - принципы корпоративной культуры исследуемой организации; - системы организации труда и его безопасности; - развитие человеческих ресурсов через обучающие программы и программы подготовки и повышения квалификации; - Системы социальных гарантий организации; - оказание помощи работникам в критических ситуациях.</p>	<p>Социальный пакет компании; Создание благоприятных условий труда; Софинансирование различных видов страхования работников и членов их семей; Реализация программ по подготовке кадров и повышению их квалификации.</p>
<p>2. Анализ факторов внешней социальной ответственности: - содействие охране окружающей среды; - взаимодействие с местным сообществом и местной властью; - Спонсорство и корпоративная благотворительность;</p>	<p>Оказание финансовой помощи учреждениям культуры, науки и образования, физкультуры и спорта; Участие в благотворительных программах; Забота об окружающей среде.</p>

<p>- ответственность перед потребителями товаров и услуги(выпуск качественных товаров) -готовность участвовать в кризисных ситуациях и т.д.</p>	
<p>3. Правовые и организационные вопросы обеспечения социальной ответственности: - Анализ правовых норм трудового законодательства; - анализ специальных (характерные для исследуемой области деятельности) правовых и нормативных законодательных актов; - анализ внутренних нормативных документов и регламентов организации в области исследуемой деятельности</p>	<p>Анализ внутренних нормативных документов и регламентов организации (коллективный договор компании, положения, программы, приказы)</p>
<p>Перечень графического материала:</p>	
<p>При необходимости представить эскизные графические материалы к расчётному заданию (обязательно для специалистов и магистров)</p>	

Дата выдачи задания для раздела по линейному графику	
--	--

Задание выдал консультант:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Ассистент кафедры экономики	Кашапова Эльмира Рамисовна			

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
ЗБЗБ	Какунина Мария Юрьевна		

4 Социальная ответственность

4.1 Определение стейкхолдеров организации

ООО «Газпром трансгаз Томск» ежегодно поддерживает множество общественных проектов, оказывая помощь в развитии культуры, науки, образования, пропаганде здорового образа жизни. В таблице 8 указаны прямые и косвенные стейкхолеры ООО «Газпром трансгаз Томск».

Таблица 8 - Стейкхолдеры организации

Прямые стейкхолдеры	Косвенные стейкхолдеры
Сотрудники компании	Образовательные учреждения
Предприятия	Медицинские учреждения
Население, использующее газ в бытовых нуждах	Местное население
Котельные	

В структуре стейкхолдеров организации преобладают прямые стейкхолдеры. Это объясняется тем, что деятельность компании направлена на производство продукции, то есть на потребителей. Исходя из этого, можно сделать вывод о том, что значительное влияние на деятельность предприятия оказывают потребители. Помимо этого, важное значение имеют сотрудники организации, благодаря им предприятие продолжает функционировать и развиваться.

Так же, благодаря благотворительной деятельности, предприятие имеет косвенных стейкхолдеров. К ним можно отнести медицинские и образовательные учреждения, так как значительная часть благотворительных мероприятий предприятия ООО «Газпром трансгаз Томск» направлена на сбор средств и помощь по модернизации данных учреждений.

4.2 Определение структуры программ КСО

В таблице 9 представлена структура программы корпоративно-социальной ответственности.

Таблица 9 - Структура программ КСО

Наименование мероприятия	Элемент	Стейкхолдеры	Сроки реализации мероприятия	Ожидаемый результат от реализации мероприятия
«Спасите елочку!»	Благотворительные пожертвования	Школа-интернат	Декабрь 2016	Благотворительная акция, которая дарит детям праздничное настроение и учит сохранять природу
«Зеленая весна — 2016»	Корпоративное волонтерство	Местное население	Апрель 2016	Подать пример бережного отношения к природе. Сохранить экологию и привести в порядок территорию города.
Программа ООО «Газпром трансгаз Томск» по модернизации пищеблоков школьных и дошкольных учреждений.	Благотворительные пожертвования	Детский сад	1 декабря 2016 года	Благотворительная акция, благодаря которой детский сад получил новое оборудование для столовой
Программа к Дню старшего поколения	Корпоративное волонтерство	Пенсионеры «Газпром трансгаз Томск»	11.10.16	Для участников были организованы торжественные вечера с концертной программой и праздничным ужином. Бывших работников предприятия поздравили представители руководства компании. Каждый пенсионер получил к празднику материальную помощь.
День Донора	Корпоративное волонтерство	Местное население, сотрудники предприятия	14.07.16	Мероприятия подобного рода помогают спасти жизни людей.

Определить стоимость затрат на проведение всех программ КСО является невозможным, так как вся финансовая информация является конфиденциальной и не подлежит разглашению [31].

4.3 Оценка эффективности и выработка рекомендаций

Программы КСО, реализуемые предприятием, полностью соответствуют стратегии оставаться социально-значимым предприятием. Это подтверждается преобладанием в общей структуре внешней КСО. ООО «Газпром трансгаз Томск» стремится отвечать интересам и потребностям своих стейкхолдеров. Предприятие ежегодно поддерживает множество общественных проектов, оказывая помощь в развитии культуры, науки, образования, пропаганде

здорового образа жизни и поддержки окружающей среды. Для сотрудников и их семей организуется множество различных спортивных и культурных мероприятий. Данные программы направлены на сплочение коллектива, поддержание лояльности персонала и развития корпоративного духа.

Реализуя программы КСО, предприятия «Газпром трансгаз Томск» получают признание компании не только от местного населения, но и от правительства, так как реализуются различные социальные программы на территории всей России. Еще одним плюсом реализации программ КСО является повышение лояльности персонала. Этот эффект является значимым из-за того, что персонал компании «Газпром трансгаз Томск» является важной составляющей всего предприятия и от него зависит дальнейшее развитие и процветание компании.

Заключение

В данной работе были исследованы такие аспекты, как история транспортного налога, также был исследован транспортный налог в России и транспортный налог за рубежом. Была подробно изучена система взимания платы с большегрузных автомобилей «Платон». В рамках данного изучения была рассмотрена история системы «Платон», принцип работы системы. Была освещена тема забастовок дальнобойщиков против системы «Платон». Кроме этого, была исследована связь ставок транспортного налога в Томской области и системы «Платон».

В результате проведенных исследований был сделан вывод о том, что транспортный налог направлен на исполнение фискальной функции и пополняет региональные бюджеты и является целевым налогом, то есть он предназначен для формирования денежных фондов, инвестирующих средства в дорожную инфраструктуру.

Также, было выявлено, что для возмещения вреда дорогам, который причиняют большегрузные автомобили, недостаточно лишь транспортного налога. Следуя из этого, была создана система взимания платежа с большегрузных автомобилей «Платон».

Для государства система «Платон» имеет ряд преимуществ по сравнению с транспортным налогом:

- это не налоговый сбор, следовательно, можно не брать во внимание ограничения, которые установлены Конституцией России и Налоговым кодексом России, в частности обязательности законодательного установления налогов и сборов, поэтому на данный момент ставка, установленная постановлением Правительства России, без соответствующего контроля со стороны представительных органов власти; данная плата может быть изменена по усмотрению этого органа, так как не существует ограничений, порядок изменения размера платежа также не установлен;

- платежи поступают в Федеральный дорожный фонд, а не региональный, следовательно, будут решаться проблемы федеральных трасс, в то время, как исключение транспортного налога из регионального бюджетного фонда, привело к тому, что ставку и другие обязательные элементы региональные власти не могут регулировать самостоятельно, из этого следует, что происходит централизация финансовых ресурсов, и именно федеральные органы будут решать в каком регионе местные трассы будут соответствовать нормативам.

Против системы «Платон» выступают представители региональных властей. С вступлением в силу системы «Платон» в региональные бюджеты перестала поступать значительная часть денежных средств. Следовательно, система «Платон» способствует росту ставок транспортного налога, то есть налоговое бремя ложится на плечи владельцев обычных автомобилей.

Подводя итоги, можно отметить, что современное налогообложение транспортных средств сопряжено не только с реализацией фискальной функции государства, так как основные направления реформирования сводятся к разрешению либо экологических проблем, либо проблем развитости дорожной инфраструктуры. Однако при попытке достичь поставленных целей, не всегда принимается во внимание последствия принятых решений, готовность экономики, общества и администраций к их принятию и исполнению.

Список использованных источников

1. Ордов К. В. Направления модернизации транспортного налога с учетом факторов конкурентоспособности // Вопросы экономики и права. 2011. № 1. С. 299–303.
2. Транспортное налогообложение: история развития и направления совершенствования [Электронный ресурс] / 2006-2016 Официальный сайт Бурятского государственного университета. Электрон. дан. URL: [http://bsu.ru/content/page/1454/ekonomika-i-pravo-2015-\(2\).pdf](http://bsu.ru/content/page/1454/ekonomika-i-pravo-2015-(2).pdf) (дата обращения 01.04.2017).
3. Правовое регулирование транспортного налога [Электронный ресурс] / Официальный сайт Российской государственной библиотеки © 1999 -2017 Российская государственная библиотека Электрон. дан. URL: <http://dlib.rsl.ru/01005488638> (дата обращения 01.04.2017).
4. Федоренко О. В., Федоренко А. О. Направления реформирования транспортного налога // Налоги и финансовое право. 2010. № 5. С. 166–171
5. Транспортный налог [Электронный ресурс] / Некоммерческая интернет-версия КонсультантПлюс. Электрон. дан. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=214941&fld=134&dst=103910,0&rnd=0.2779827071272907#0> (дата обращения 01.04.2017).
6. Налоговый кодекс РФ [Электронный ресурс] / Портал ГАРАНТ.РУ (Garant.ru) зарегистрирован в качестве сетевого издания Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзором), Эл № ФС77-58365 от 18 июня 2014 г. Электрон. дан. URL: <http://base.garant.ru/10900200/#friends> (дата обращения 01.04.2017).
7. Транспортный налог в РФ [Электронный ресурс] / 2005-2017 ФНС России. Электрон. дан. URL: https://www.nalog.ru/rn77/yul/organization_pays_taxes/transport_tax/ (дата обращения 01.04.2017).

8. Транспортный налог за рубежом [Электронный ресурс] / © 2009-2016 ООО "Клаксон Медиа". Электрон. дан. URL: http://www.klaxon.ru/archivepaper/StatNum.php?ELEMENT_ID=19842 (дата обращения 01.04.2017).
9. Транспортный налог во Франции [Электронный ресурс] / ©2005-2017 www.openbusiness.ru. Электрон. дан. URL: https://www.openbusiness.ru/html_euro/france_open3.htm (дата обращения 01.04.2017).
10. Транспортное налогообложение в Германии [Электронный ресурс] / © 2017 DRIVE2.RU. Электрон. дан. URL: <https://www.drive2.ru/b/288230376152301347/> (дата обращения 10.04.2017).
11. Транспортный налог в Великобритании [Электронный ресурс] / © 2013–2016 Русскоязычная Великобритания. Электрон. дан. URL: http://britainrus.co.uk/stats/Nalogi_v_Velikobritanii/ (дата обращения 12.04.2017).
12. Транспортный налог в зарубежных странах [Электронный ресурс] / Сайт auto.mail.ru. Электрон. дан. URL: https://auto.mail.ru/article/30499-transportnyi_nalog_skolko_platyat_za_granicej/ (дата обращения 12.04.2017).
13. Покупка автомобиля в США [Электронный ресурс] / COPYRIGHT 2016 | SELFMADETRIP. Электрон. дан. URL: <https://selfmadetrip.com/ssha-rokupka-avtomobilya-i-voditelskie-prava/> (дата обращения 21.04.2017).
14. Транспортный налог в Китае [Электронный ресурс] / 2012-2015. SBF Group. Все права защищены. Электрон. дан. URL: http://sbf-group.com/articles/china/taxation_in_china/ (дата обращения 21.04.2017).
15. Сбор налогов с автомобилистов в Японии [Электронный ресурс] / Сайт venasera.ru. Электрон. дан. URL: <http://venasera.ru/japan/avtomobili-v-yaponii.html> (дата обращения 01.05.2017).
16. История системы «Платон» [Электронный ресурс] / 2017 МИА «Россия сегодня». Электрон. дан. URL: <https://ria.ru/society/20151208/1338321166.html> (дата обращения 01.05.2017).

17. Система «Платон» - история [Электронный ресурс] / © 2017 Би-би-си. Электрон. дан. URL: http://www.bbc.com/russian/business/2015/12/151201_russia_platon_payment_system (дата обращения 01.05.2017).

18. История системы «Платон» [Электронный ресурс] / Сайт TAdviser. Электрон. дан. URL: <http://www.tadviser.ru/index.php/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%83%D0%BA%D1%82> (дата обращения 01.05.2017).

19. Работа «Платона» [Электронный ресурс] / Сайт Tvrain.ru: свидетельство о регистрации ЭЛ № ФС 77 – 67847 выдано Роскомнадзором 17 ноября 2016 года. Электрон. дан. URL: https://tvrain.ru/articles/kak_rabotaet_platon-398249/ (дата обращения 01.05.2017).

20. Принцип работы системы «Платон» [Электронный ресурс] / © 1999 - 2017. 5Колесо. Российский автомобильный журнал. Электрон. дан. URL: <http://5koleso.ru/avtopark/iznutri-kak-rabotaet-sistema-platon> (дата обращения 01.05.2017).

21. Как работает «Платон» [Электронный ресурс] / ©2017 "АвтоВзгляд" - все автоновости дня. Электрон. дан. URL: <http://www.avtovzglyad.ru/obshchestvo/socium/2015-11-17-kak-rabotaet-sistema-sbora-deneg-za-proezd-po-federalnym-trassam-platon/> (дата обращения 01.05.2017).

22. Работа системы «Платон» [Электронный ресурс] / Startlogistic.ru 2008 - 2016. Электрон. дан. URL: <http://www.startlogistic.ru/tamozhennoe-oformlenie/231-kak-rabotaet-sistema-platon.html> (дата обращения 01.05.2017).

23. Как пользоваться системой «Платон» [Электронный ресурс] / 2017 ООО «Карголинк». Электрон. дан. URL: <https://cargolink.ru/ls/blog/3413.html> (дата обращения 01.05.2017).

24. Принцип работы «Платона» [Электронный ресурс] / АО Бизнес Ньюс Медиа, 1999—2017. Электрон. дан. URL:

<https://www.vedomosti.ru/business/galleries/2015/11/23/617977-kak-rabotaet-platon>
(дата обращения 01.05.2017).

25. Протесты против «Платона» [Электронный ресурс] / Информационное агентство ТАСС. Электрон. дан. URL: <http://tass.ru/ekonomika/4184513> (дата обращения 01.05.2017).

26. Ставки на транспортный налог в Томске [Электронный ресурс] / Сайт zakon-auto.ru. Электрон. дан. URL: <http://zakon-auto.ru/info/tnalog/tomskaaya-oblast.php> (дата обращения 01.05.2017).

27. Деятельность ООО «Газпром трансгаз Томск» [Электронный ресурс] / 2017 ООО «Газпром трансгаз Томск». Электрон. дан. URL: <http://tomsk-tr.gazprom.ru/> (дата обращения 10.05.2017).

28. Ставки транспортного налога на легковые автомобили в разных регионах [Электронный ресурс] / Сайт zakon-auto.ru. Электрон. дан. URL: <http://zakon-auto.ru/> (дата обращения 01.05.2017).

29. Ставки транспортного налога на автобусы в разных регионах [Электронный ресурс] / Сайт zakon-auto.ru. Электрон. дан. URL: <http://zakon-auto.ru/> (дата обращения 01.05.2017).

30. Ставки транспортного налога на грузовые автомобили в разных регионах [Электронный ресурс] / Сайт zakon-auto.ru. Электрон. дан. URL: <http://zakon-auto.ru/> (дата обращения 01.05.2017).

31. Социальная ответственность [Электронный ресурс] / 2017 ООО «Газпром трансгаз Томск». Электрон. дан. URL: <http://www.gazprom.ru> (дата обращения 19.05.2017)

Приложение А

(обязательное)

Расчет транспортного налога транспортных средств ООО «Газпром трансгаз Томск»

Основное средство	Название	Дата постановки на учет	Единица мощности, ЛС (для барж - БРТ)	Стоимость	Место регистрации	Вид транспортного средства (по ПТС)	Ставка транспортного налога, руб	Повышающий коэффициент	Сумма транспортного налога всего (за год)
500038	Вахтовый автобус	02.03.2011	280	3987654	Алтайский край	Автобус	100		28000
500003	А/м пассажирский	17.03.2011	112,2	1036841	Алтайский край	Легковой автомобиль	20		2244
500056	Снегоход "Тайга" Варяг	17.04.2011	50	392318	Алтайский край	Снегоход	25		1250
500053	Самосвал Урал	30.06.2011	230	3558887	Алтайский край	Грузовой автомобиль	65		14950
500052	Самосвал Камаз	31.01.2013	280	3558887	Алтайский край	Грузовой автомобиль	85		23800
500018	Автомобиль вакуумный на шасси КАМАЗ	31.01.2014	280	4483638	Алтайский край	Грузовой автомобиль	85		23800
500047	Микроавтобус TOYOTA	31.03.2014	151	2101705	Алтайский край	Легковой автомобиль	25		3775
500006	Автобус пассажирский	30.06.2014	185	3755046	Алтайский край	Автобус	25		4625
500045	Маслооплив озаправщик повышенной проходимости	30.06.2014	230	8070548	Алтайский край	Грузовой автомобиль	65		14950
500024	Автомобиль грузовой повышенной проходимости	30.09.2014	230	10004117	Алтайский край	Грузовой автомобиль	65		14950
500050	Плетевоз-трубовоз	30.09.2014	0	6557320	Алтайский край	Транспортное средство, не имеющее двигателя			1000
500067	Автомобиль Lexus LX 570 (бензин)	07.08.2014	301	6789098	Алтайский край	Легковой автомобиль	120	2	72240
500007	Автомобиль Урал	01.01.2008	180	336272	Амурская область	Грузовой автомобиль	30		5400
500030	Автомобиль самосвал	01.01.2008	180	1345675	Амурская область	Грузовой автомобиль	30		5400
500032	Автомобиль УАЗ Патриот	21.12.2011	128	909784	Амурская область	Легковой автомобиль	21		2688
500033	Автомобиль УАЗ Патриот	22.12.2011	128	959760	Амурская область	Легковой автомобиль	21		2688

Продолжение приложения А – Расчет транспортного налога транспортных средств ООО «Газпром трансгаз Томск»

5000 11	Автомобиль Mitsubishi	01.01. 2008	136	20034 53	Иркутская область	Легковой автомобиль	14,5		1972
5000 17	Автомобиль бортовой с краном манипуляторо м	01.01. 2008	230	61089 56	Иркутская область	Грузовой автомобиль	50		11500
5000 46	Машина коммунально- уборочная	01.01. 2008	81	17374 09	Иркутская область	Грузовой автомобиль	15		1215
5000 54	Седельный тягач Камаз	01.01. 2008	245	34748 19	Иркутская область	Грузовой автомобиль	50		12250
5000 59	Транспортная машина с пассажирским модулем	01.01. 2008	250	11433 277	Иркутская область	Грузовой автомобиль	50		12500
5000 55	Седельный тягач Камаз	02.01. 2008	245	34748 19	Иркутская область	Грузовой автомобиль	50		12250
5000 29	Автомобиль повышенной проходимости	01.10. 2014	136	18495 00	Иркутская область	Легковой автомобиль	14,5		1972
5000 42	Грузовой самосвал	01.01. 2008	240	35588 87	Кемеровска я область	Грузовой автомобиль	65		15600
5000 40	Грузовой автомобиль ГАЗ	16.03. 2013	106,8	32226 14	Кемеровска я область	Грузовой автомобиль	40		4272
5000 44	Легковой автомобиль повышенной проходимости	31.12. 2014	128	12330 08	Кемеровска я область	Легковой автомобиль	14		1792
5000 05	Автобус	28.02. 2010	229,6	64452 29	Омская область	Автобус	30		6888
5000 21	Автомобиль грузовой	17.03. 2012	112,2	10368 41	Омская область	Грузовой автомобиль	30		3366
5000 23	Автомобиль грузовой	17.03. 2013	99,8	14011 36	Омская область	Грузовой автомобиль	20		1996
5000 09	Автомобиль легковой	22.03. 2013	105	23456 00	Омская область	Легковой автомобиль	15		1575
5000 08	Автомобиль легковой	27.02. 2014	99,8	14291 59	Омская область	Легковой автомобиль	7		698,6
5000 19	Автомобиль ГАЗ	27.02. 2014	106,8	15132 27	Омская область	Легковой автомобиль	15		1602
5000 64	УРАЛ Специальное пассажирское ТС	12.02. 2011	230	38951 60	Сахалинска я область	Грузовой автомобиль	65		14950
5000 02	Toyota Hilux	02.03. 2013	144	28863 42	Сахалинска я область	Легковой автомобиль	21		3024
5000 51	Самосвал	31.03. 2013	230	65573 20	Сахалинска я область	Грузовой автомобиль	65		14950
50002 2	Автомобиль грузовой бортовой Урал	19.09. 2014	230	97519 12	Сахалинска я область	Грузовой автомобиль	65		14950

Продолжение приложения А – Расчет транспортного налога транспортных средств ООО «Газпром трансгаз Томск»

5000 36	Вахтовый автобус	31.12. 2014	280	58007 06	Сахалинская область	Автобус	100		28000
5000 37	Вахтовый автобус	31.12. 2014	280	58007 06	Сахалинская область	Автобус	100		28000
5000 63	УАЗ Патриот	02.03. 2015	113	19055 46	Сахалинская область	Легковой автомобиль	21		2373
5000 68	УАЗ Патриот	09.10. 2015	115	20097 6	Сахалинская область	Легковой автомобиль	21		2415
5000 69	УАЗ Патриот	10.10. 2015	115	20097 6	Сахалинская область	Легковой автомобиль	21		2415
5000 14	Автомобиль TOYOTA Land Cruiser	01.01. 2008	288	49880 75	Томская область	Легковой автомобиль	85		24480
5000 15	Автомобиль автокран	01.01. 2008	180	18775 23	Томская область	Грузовой автомобиль	34		6120
5000 25	Автомобиль ЗИЛ	01.01. 2008	150	28022 7	Томская область	Грузовой автомобиль	22		3300
5000 26	Автомобиль Камаз	01.01. 2008	210	36709 78	Томская область	Грузовой автомобиль	43		9030
5000 27	Автомобиль Камаз	01.01. 2008	210	25220 46	Томская область	Грузовой автомобиль	43		9030
5000 28	Автомобиль МАЗ	01.01. 2008	200	16813 64	Томская область	Грузовой автомобиль	34		6800
5000 34	Автомобиль УАЗ бензовоз	01.01. 2008	180	38110 92	Томская область	Грузовой автомобиль	34		6120
5000 48	Несамоходная баржа	01.01. 2008	135	12049 77	Томская область	Несамоходное судно	50		6750
5000 58	Судно	01.01. 2008	299	42874 78	Томская область	Парусно-моторное судно	95		28405
5000 61	Тягач седельный Урал	01.01. 2008	240	32506 37	Томская область	Грузовой автомобиль	43		10320
5000 12	Автомобиль TOYOTA CAMRY	01.02. 2008	181	17098 76	Томская область	Легковой автомобиль	22		3982
5000 13	Автомобиль TOYOTA CAMRY	01.02. 2008	181	17098 76	Томская область	Легковой автомобиль	22		3982
5000 31	Автомобиль УАЗ	28.02. 2011	112	86677 6	Томская область	Легковой автомобиль	10		1120
5000 35	Автомобиль-фургон специализированный	21.12. 2014	180	56325 70	Томская область	Легковой автомобиль	22		3960
5000 01	Автомобиль бортовой Урал	31.12. 2014	230	55765 24	Томская область	Грузовой автомобиль	43		9890
5000 04	Автобус HYUNDAI	31.12. 2014	145	29984 33	Томская область	Автобус	20		2900
5000 62	Тягач специальный	31.12. 2014	230	60529 11	Томская область	Грузовой автомобиль	43		9890
5000 65	Автомобиль TOYOTA Land Cruiser	15.05. 2016	285	67897 88	Томская область	Легковой автомобиль	85		24225

Продолжение приложения А – Расчет транспортного налога транспортных средств ООО «Газпром трансгаз Томск»

5000 66	Автомобиль Lexus LX 570 (бензин)	31.12. 2014	301	56784 42	Томская область	Легковой автомобиль	85	2	51170
5000 49	Передвижной автомобильны й газовый автозаправщи к	31.12. 2007	0	34187 74	Хабаровски й край	Транспортное средство, не имеющее двигателя			560
5000 16	Автомобиль заправщик	01.01. 2008	180	27742 51	Хабаровски й край	Грузовой автомобиль	30		5400
5000 20	Автомобиль ГАЗ грузовой фургон	01.01. 2008	120	10928 86	Хабаровски й край	Грузовой автомобиль	40		4800
5000 39	Вахтовый автобус повышенной проходимости	01.01. 2008	224,4	82106 62	Хабаровски й край	Автобус	50		11220
5000 41	Грузовой бортовой КАМАЗ	01.01. 2008	260	38391 15	Хабаровски й край	Грузовой автомобиль			
5000 43	Грузовой самосвал Камаз	01.01. 2008	260	35588 87	Хабаровски й край	Грузовой автомобиль			17420
5000 60	Тягач сидельный КАМАЗ	01.01. 2008	210	25220 46	Хабаровски й край	Грузовой автомобиль	62		13020
5000 10	Автомобиль легковой	16.03. 2013	128	13567 88	Хабаровски й край	Легковой автомобиль	16		2048
5000 57	Специальное пассажирское ТС УРАЛ	31.12. 2014	230	42874 78	Хабаровски й край	Грузовой автомобиль	62		14260
Примечание: перечень и данные транспортных средств изменены в связи с конфиденциальностью данных.									