

DOI: 10.26794/1999-849X-2025-18-2-162-171
УДК 336.201(045)
JEL H21, H30

Возможности увеличения региональных доходов от транспортного налогообложения на примере зарубежных стран

Е.Н. Елисеева, А.А. Кузьмина

Национальный исследовательский технологический университет «МИСИС», Москва, Россия

АННОТАЦИЯ

Актуальность исследования заключается в рассмотрении сущности и проблем, связанных с транспортным налогообложением, и определении роли налогового потенциала в формировании регионального бюджета в современных экономических условиях. Важность учета зарубежного опыта по транспортному налогообложению обусловлена возможностью снижения рисков и устранения пробелов в законодательстве при грамотном формировании финансовых и правовых предписаний стимулирующего и ограничивающего воздействия. *Предмет исследования* — налогообложение транспорта в зарубежных странах. *Цель работы* — установление возможности укрепления налогового потенциала региона на примере различных моделей увеличения доходов от транспортного налогообложения. В исследовании выявлены и проанализированы положительные и отрицательные тенденции в исчислении и уплате транспортного налога, проведена оценка состояния и возможности укрепления налогового потенциала региона на примере Калужской области, если следовать практике транспортного налогообложения зарубежных стран. В работе представлены различные модели налогообложения зарубежных стран с учетом мировой тенденции к экологизации транспорта. *Источниками информации* стали публикации российских и зарубежных ученых, касающиеся повышения эффективности использования методов определения налогового потенциала и применения транспортного налога, также представлен сравнительный анализ зарубежного опыта европейских стран в части установления ставок транспортного налогообложения и укрепления законодательной базы, направленного на повышение доходов бюджета и обеспечение экологической безопасности. В частности, особенностью транспортного налогообложения в зарубежной практике является включение транспортного налога в стоимость топлива в отличие от российской системы налогообложения, в которой налоговая база определяется исходя из мощности двигателя транспортного средства в лошадиных силах. *Сделан вывод* о том, что применение опыта зарубежных стран по транспортному налогообложению может быть полезным для повышения регионального дохода от транспортного налогообложения и улучшения экологичности транспортных средств.

Ключевые слова: региональная экономика; налогообложение; транспортное средство; налоговый потенциал; экология

Для цитирования: Елисеева Е.Н., Кузьмина А.А. Возможности увеличения региональных доходов от транспортного налогообложения на примере зарубежных стран. *Экономика. Налоги. Право.* 2025;18(2):162-171. DOI: 10.26794/1999-849X-2025-18-2-162-171

ORIGINAL PAPER

The Possibilities of Increasing Regional Revenues from Transport Taxation Using the Example of Foreign Countries

E.N. Eliseeva, A.A. Kuzmina

National Research Technological University "MISIS", Moscow, Russia

ABSTRACT

The relevance of the research lies in considering the essence and problems related to transport taxation and determining the role of tax potential in shaping the regional budget in modern economic conditions. The importance of taking into account foreign experience in transport taxation is due to the possibility of reducing risks and eliminating gaps in legislation

© Елисеева Е.Н., Кузьмина А.А., 2025

with the proper formation of financial and legal regulations of stimulating and limiting effects. *The subject of the study* is taxation of transport in foreign countries. *The purpose of the work* is to establish the possibility of strengthening the tax potential of the region using the example of various approaches and models for increasing income from transport taxation. The study identified and analyzed positive and negative trends in the calculation and payment of transport taxes, assessed the state and possibilities of strengthening the tax potential of the region using the example of the Kaluga region, if we follow the practice of transport taxation in foreign countries. The paper presents various taxation models of foreign countries, taking into account the global trend towards greening transport. *The sources of information* were publications by Russian and foreign scientists in the field of improving the efficiency of using methods for determining tax potential, including through the use of a transport tax. The study presents a comparative analysis of the foreign experience of European countries in setting transport tax rates and strengthening the legislative framework aimed at increasing budget revenues and ensuring environmental safety. In particular, a feature of transport taxation in foreign practice is the inclusion of transport tax in the cost of fuel, in contrast to the Russian system, in which the tax base is determined based on the horsepower of the vehicle's engine. It is concluded that the application of the experience of foreign countries in transport taxation can be useful for increasing regional income from transport taxation and improving the environmental friendliness of vehicles.

Keywords: regional economy; taxation; vehicle; tax potential; ecology

For citation: Eliseeva E.N., Kuzmina A.A. The possibilities of increasing regional revenues from transport taxation using the example of foreign countries. *Ekonomika. Nalogi. Pravo = Economics, taxes & law*. 2025;18(2):162-171. (In Russ.). DOI: 10.26794/1999-849X-2025-18-2-162-171

ВВЕДЕНИЕ

Доходы региональных бюджетов состоят из налоговых и неналоговых доходов и безвозмездных поступлений для обеспечения социально-экономического развития региона.

Налоговые доходы субъектов Российской Федерации — это денежные средства, получаемые от взимания обязательных платежей, установленных в Налоговом кодексе Российской Федерации (далее — НК РФ)¹.

Существует множество видов налоговых доходов, которые позволяют изымать излишки ресурсов в различных сферах жизнедеятельности людей и обеспечивать равномерность распределения финансовых ресурсов в обществе.

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ВОЗМОЖНОСТИ УКРЕПЛЕНИЯ НАЛОГОВОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕГИОНА

Наиболее неустойчивая динамика изменения объема и темпов роста доходов в бюджетной системе за определенный период времени свойственна безвозмездным поступлениям на безвозвратной и безвозмездной основе в виде дотаций, субсидий, субвенций из других бюджетов бюджетной системы, а наиболее устойчивая — неналоговым доходам от государственной и муниципальной

собственности или от деятельности с ней, включая аренду и продажу имущества, административные платежи и штрафные санкции.

Современное состояние и возможности укрепления налогового потенциала исследованы в настоящей статье на примере налогового потенциала Калужской области, являющегося предельно возможной величиной налоговых доходов, которая может быть получена бюджетом данного субъекта Российской Федерации за определенный период времени посредством взимания обязательных платежей.

Существует множество методов определения налогового потенциала, каждый из которых служит для выравнивания уровня бюджетной обеспеченности региона. В 2021 г. бюджет Калужской области был профицитным. Его доходы ежегодно увеличивались.

Так, доходы бюджета Калужской области в 2021 г. были больше по сравнению с 2020 г. на 6,18%, а по сравнению с 2019 г. — на 20,61%. Доли, составляющие доходную часть бюджета, в среднем за период 2019–2021 гг. распределились следующим образом: 70,54% — налоговые доходы, 27,77% — неналоговые доходы от использования имущества, находящегося в государственной или муниципальной собственности, после уплаты налогов и сборов, за исключением имущества автономных учреждений, а также государственных и муниципальных предприятий.

Наибольшую долю в налоговых доходах бюджета Калужской области занимают доходы от налога на прибыль организаций, от налога на доходы физических лиц (далее — НДФЛ) и от акцизов. В среднем за период 2019–2021 гг. занимаемая ими доля в нало-

¹ Согласно ст. 56 НК РФ в бюджеты субъектов Российской Федерации подлежат зачислению налоговые доходы от следующих региональных налогов: налога на имущество организаций — по нормативу 100%; налога на игорный бизнес — по нормативу 100%; транспортного налога — по нормативу 100%.

говых доходах составляет 36,03; 32,23 и 20,99% соответственно. Их положительная динамика объясняется увеличением поступлений от прибыли организаций, величины фонда заработной платы, а также поступлений от акцизов на крепкий алкоголь и нефтепродукты.

На динамику неналоговых доходов значительное влияние оказывают доходы от использования государственного имущества и доходы от штрафов, санкций и возмещения ущерба. За период 2019–2021 гг. в среднем занимаемая ими доля в неналоговых доходах составляла 31,98 и 45,14% соответственно.

Наибольшую долю в составе безвозмездных поступлений составляют безвозмездные поступления от других бюджетов бюджетной системы Российской Федерации — 99,15% за период 2019–2021 гг.

Налоговый потенциал Калужской области укреплялся в течение 2019–2021 гг. Об этом свидетельствуют оценка индекса налогового потенциала Минфина России и рассчитанные показатели. Так, за период 2019–2021 гг. налоговый потенциал Калужской области, рассчитанный по фактическому методу на основе последовательного накопления данных о фактически произведенных издержках, увеличился на 13,26%, тогда как по методу репрезентативной налоговой системы, который базируется на прогнозировании потенциально возможных налоговых поступлений в бюджет региона при средних налоговых ставках по стране, соответствующих налоговым базам, — на 12,61%, а индекс налогового потенциала — на 0,003 п.п.

Налоговый потенциал Калужской области зависит от естественного прироста населения и выбросов загрязняющих веществ в атмосферу. По результатам рассмотрения систем транспортного налогообложения различных стран в качестве наиболее близкой к российской модели выбрана модель, используемая в Германии.

К мерам, которые могли бы приниматься в Калужской области по укреплению налогового потенциала региона и увеличению налоговых доходов бюджета, относится изменение ставок транспортного налога для грузового транспорта посредством установления трех видов налоговых ставок в зависимости от возраста транспортного средства, как это делается в Германии. В результате этого мероприятия налоговый потенциал Калужской области увеличился бы в 2022 г. на 2,78% по сравнению с базовыми значениями, в 2023 г. — на 2,94%, в 2024 г. — на 3,15%. Влияние изменения вида ставок, оказываемое на налоговые доходы бюджета Калужской области, могло принести

дополнительно 1,98 млрд руб. в 2022 г., в 2023 г. — 2,3 млрд руб., в 2024 г. — 2,69 млрд руб.

Профилактика роста задолженности хозяйствующими субъектами может осуществляться путем проведения индивидуальных работ с проблемными налогоплательщиками и рассмотрения их проблем на бюджетной комиссии.

Таким образом, для увеличения налоговых доходов бюджета Калужской области и укрепления налогового потенциала необходимо пересмотреть ставки транспортного налога и проводить профилактическую работу с налогоплательщиками по поводу соблюдения ими финансовой дисциплины².

Описанный выше путь увеличения налоговых доходов и укрепления налогового потенциала потребует от законодательных органов региона внесения изменений в закрепленные ныне ставки транспортного налога.

Рассмотрим системы транспортного налогообложения разных стран, чтобы проследить, какие страны используют ставки транспортного налогообложения для улучшения экологической обстановки, а какие — нет.

Практика европейских стран по внедрению новшеств в законодательство в части транспортных налогов показывает, что большинство из них использует градацию ставок, дифференцированную по объему выбросов CO₂: чем больше выбросов, тем выше ставка налога. Такая же ситуация наблюдается и в некоторых других странах³.

ЭКОЛОГИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ

В США нет отдельного налога или сбора в зависимости от экологического класса транспортного средства или даты его выпуска из завода. Здесь владелец более экологичного транспортного средства может уменьшать выплачиваемый федеральный акциз на потребляемое топливо, но при покупке транспортных средств налог на их приобретение окажется выше для новых моделей, нежели для бывших в использовании. В качестве транспортного налога можно рассмотреть федеральный акцизный налог на дизельное топливо и газ. Средняя ставка по этому налогу, дифференцирующаяся по регионам в отношении дизельного топлива, составляет 24,4 цента за галлон, на газ — 18,4 цента за галлон.

² Калужская область в цифрах. URL: <https://pre.admoblkaluga.ru/sub/pravit/Finances>.

³ Игонина Л.Л. и др. Региональные и муниципальные финансы. Учебник и практикум для вузов. Л.Л. Игонина, ред. М.: Юрайт; 2022. 168 с.

Ставка налога на газовое топливо изменяется с 8,95 центов за галлон на Аляске до 57,6 центов за галлон в Пенсильвании. Ставка налога на бензин варьируется с 8,95 центов за галлон на Аляске до 74,1 цента за галлон в Пенсильвании [1]. Транспортные средства в Америке при покупке облагаются налогом с продаж. В Делавере, Монтане, Аляске, Орегоне и Нью Хэмпшире налог составляет 0%. Самая высокая ставка налога в Неваде — 8,25%. Средняя ставка налога по регионам США в 2022 г. составляла 4,99%.

МОДЕЛЬ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ВРЕДНОСТИ УРОВНЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

В европейских странах существует описанная выше градация по выбросам в атмосферу углекислого газа. Законодательство Германии содержит налог на двигатель, ставки которого дифференцируются в зависимости от года регистрации автомобиля — до 1 июня 2009 г. (рис. 1), до 1 января 2012 г., до 1 января 2014 г.; объема двигателя — до 95, 150, 200, 250, 300 м³ и более; его типа — газовый или бензиновый и, конечно, от выброса углекислого газа, измеряемого в граммах на километр [2]. Для моделей транспортных средств, выпущенных после 2014 г., ставка налога ниже, чем для транспортных средств, выпущенных до 2009 г.

Владельцы транспорта в Германии также обязаны доплачивать 2 евро за каждый грамм дополнительного выброса CO₂ при его несоответствии установленным нормативам.

Во Франции транспортный налог образуется из двух налогов: налога на транспортные средства за загрязнение окружающей среды и регионального налога. Ставка налога на загрязнение окружающей среды варьируется с 0 до 40 тыс. евро в зависимости от количества выделяемого углекислого газа. Она может быть сокращена на 40% при условии, что транспортное средство потребляет смесь Е 85, представляющую собой смесь спиртового топлива, состоящего из 85% денатурированного этанола и 15% бензина, и ее выбросы не превышают 250 г/км. Сокращенные ставки налога применяются к семьям, имеющим не менее трех детей. Распределение ставок налога представлено на рис. 2.

Ставки регионального налога устанавливаются региональными властями Франции. В 2021 г. они изменялись с 41 евро в Новой Аквитании до 51,2 евро в регионе Праванс-Альпы-Лазурный берег. С 2020 г. транспортные средства, работающие на водороде или электричестве, имеют полное или частичное право на освобождение от регионального налога. Два региона (Бретань и Центр-Валь-де-Луар) освобождены от уплаты этого налога в размере 50% частично, а остальные регионы — полностью.

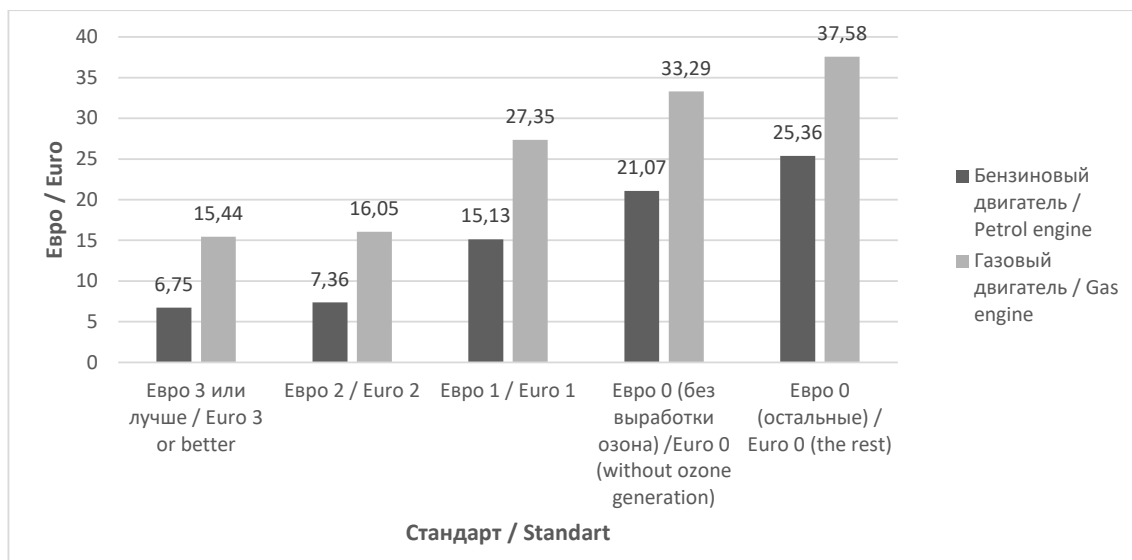


Рис. 1 / Fig. 1. Налоговые ставки в Германии для транспортных средств, зарегистрированных до 1 июня 2009 г., по экологической классификации, евро / Tax rates in Germany for vehicles registered before 01.06.2009 according to environmental classification, euro

Источник / Source: составлено авторами на основании данных [2] / compiled by the authors on the basis of data [2].

Налоговая база по региональному налогу рассчитывается как фискальная мощность по следующей формуле:

$$\Phi M = \frac{CO_2}{45} + \left(\frac{M}{40} \right)^{1,6}, \quad (1)$$

где ΦM — фискальная мощность, л.с.; CO_2 — выбросы углерода, г/км; M — мощность двигателя, л.с. [3].

С начала 2022 г. дополнительно взимается налог, рассчитываемый в зависимости от веса транспортного средства. Так, его владельцы должны будут доплачивать 10 евро за каждый дополнительный килограмм транспортного средства, превышающий 1800 кг.

Великобритания имеет законодательно закрепленный транспортный налог. Его необходимо уплачивать каждые шесть или 12 месяцев. Ставки налога в зависимости от типа двигателя и количества выбросов углекислого газа представлены на рис. 3. В случае, если транспортное средство стоит более 40 тыс. фунтов стерлингов, его владелец должен ежегодно дополнительно уплачивать 335 фунтов стерлингов.

Транспортное средство с нулевым уровнем выбросов освобождается от уплаты транспортного налога. От его уплаты освобождаются тоже владельцы неиспользуемых транспортных средств. Также

существует налог на розничную продажу грузового транспорта, ставка которого составляет 12% от стоимости транспортного средства [4].

В Японии для энергоэффективных транспортных средств, выделяющих небольшое количество загрязняющих веществ, зарегистрированных в 2005 или 2006 г., транспортный налог мог быть уменьшен на 25 или на 50% на один год. Дополнительные критерии для получения данных льгот владельцами транспортных средств устанавливаются Министерством земли, инфраструктуры и транспорта Японии.

В случае транспортных средств, потребляющих дизельное топливо, которые зарегистрированы 11 и более лет назад, или транспортных средств, потребляющих газ, которые достигли возраста 13 лет с момента их выпуска с завода в период 2001–2008 гг., сумма налога увеличивается на 10%.

В Дании для автомобилей с нулевыми выбросами, к которым относятся электромобили, предоставляются налоговые вычеты в размере 1300 датских крон. В 2023 г. вычет составлял 900 датских крон, в 2024–500 датских крон, в 2025 г. он сокращен до нуля. За выбросы углекислого газа владельцы частных автомобилей должны доплачивать следующие суммы: за выбросы углекислого газа от 0

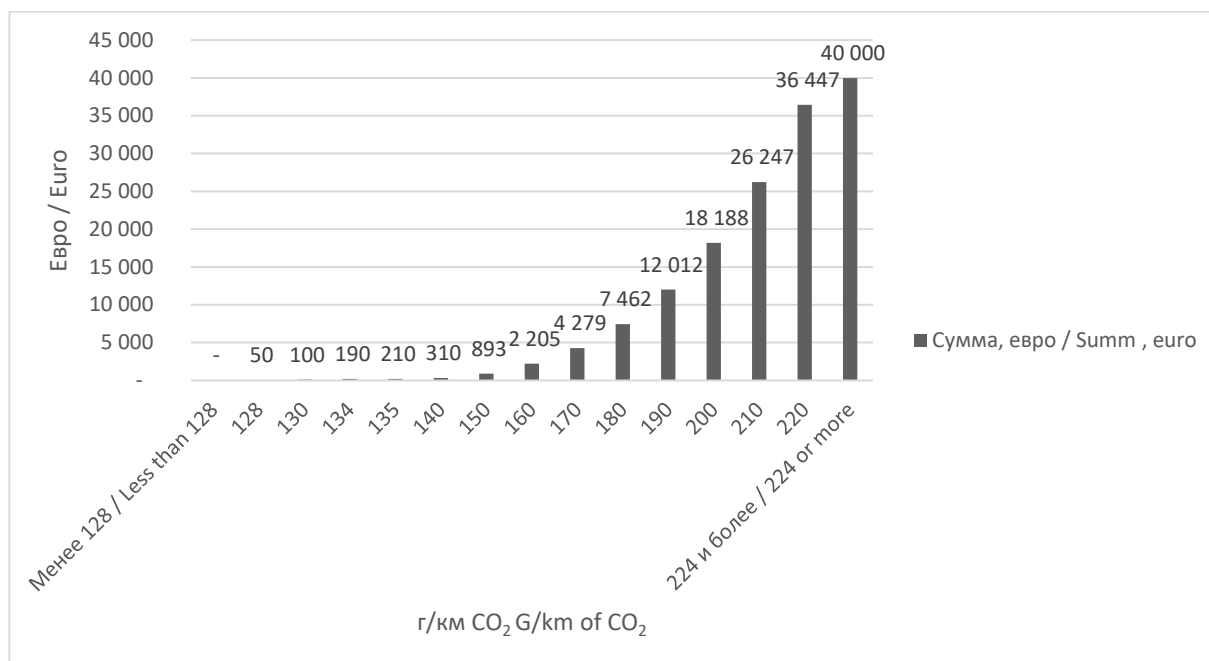


Рис. 2 / Fig. 2. Ставки налога на углеродные выбросы во Франции, евро / Carbon tax rates in France, euro

Источник / Source: составлено авторами на основании данных [3] / compiled by the authors on the basis of data [3].

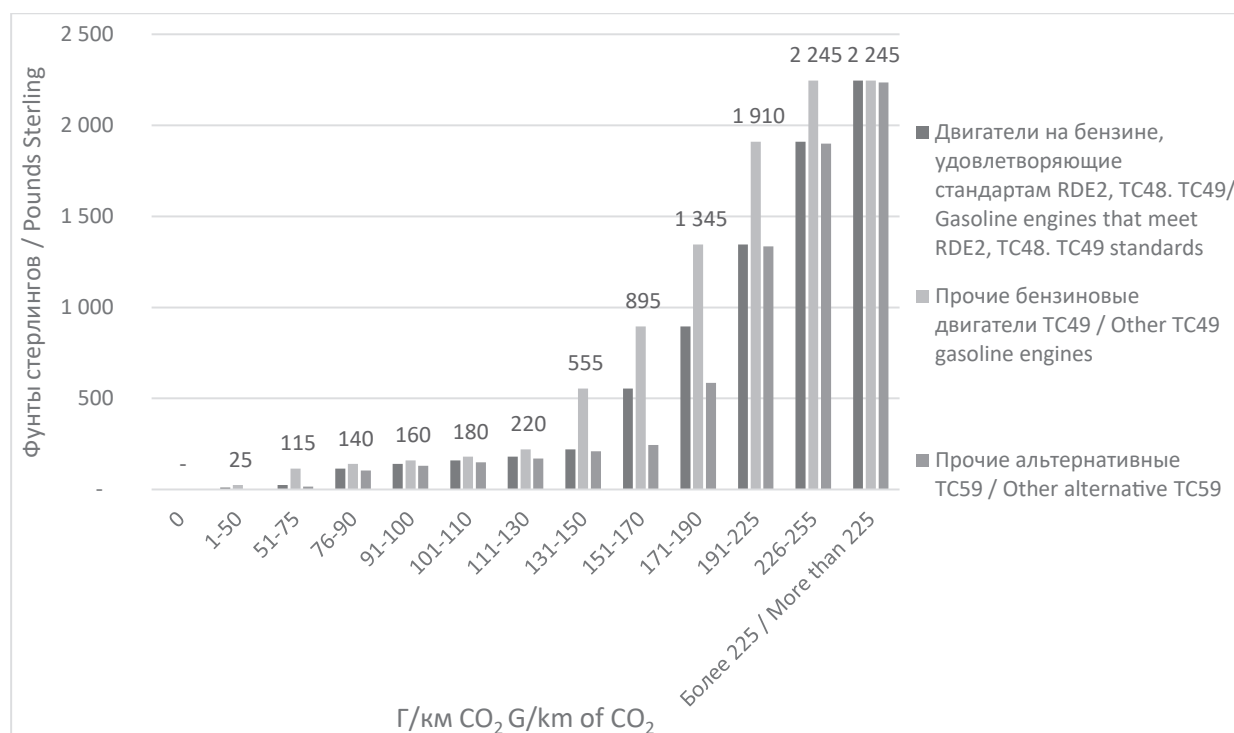


Рис. 3 / Fig. 3. Ставки налога на двигатели в Великобритании в 2022 г., фунты стерлингов / Tax rates on engines in the UK in 2022, pounds sterling

Источник / Source: составлено авторами на основании данных [4] / compiled by the authors on the basis of data [4].

до 121 г/км доплата будет составлять 253 датских кроны за грамм CO₂, за выбросы от 121 до 155 г/км — 506 датских крон за грамм CO₂, за выбросы более 155 г/км — 961 датскую крону за грамм CO₂.

Для владельцев автомобилей существует базовый вычет в размере 21 900 датских крон, который можно будет получить после расчета доплаты за выбросы углекислого газа. Для владельцев фургонов данный вычет составит 30 300 датских крон. Но при этом сумма вычета не может приводить к отрицательному налогу на регистрацию транспортного средства [5].

В Канаде на федеральном уровне в 2020 г. был введен налог на выбросы углекислого газа. Величина этого налога включается в стоимость топлива, причем она варьируется в зависимости от вида топлива. Доходы, получаемые от введенного налога, reinvestируются в экономику в виде поощрения различных организаций за выполняемые ими действия.

В 2020 г. налог на выбросы углекислого газа, включенный в стоимость бензина, составлял 4,42 долл., для пропана ставка составила 3,1 канадских доллара. Прогнозные ставки налога за использование природного газа представлены на рис. 4.

Представленные европейские и канадская модели налогообложения разграничивают автомобили по категориям соответствия уровню выброса углекислого газа, в то время как остальные модели не делают этого.

ТРАНСПОРТНОЕ НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК АВТОМОБИЛЯ

Япония не имеет единого транспортного налога. Вместо него существуют налог на покупку автомобиля, ежегодный транспортный налог и налог на вес автомобиля. Последний из налогов требует проверки веса транспортного средства каждые два года. Ставка налога при приобретении транспортного средства для личного пользования составляет 5%, для предпринимательской деятельности — 3%. Рассмотрим ставки ежегодного транспортного налога на примере провинции Айти.

Сумма ежегодного транспортного налога рассчитывается исходя из вида транспортного средства и в случае грузовых машин классифицируется по грузоподъемности, вместимости и размерам — компактной или полной версии транспортного средства. Грузовым автотранспортом в Японии признаются

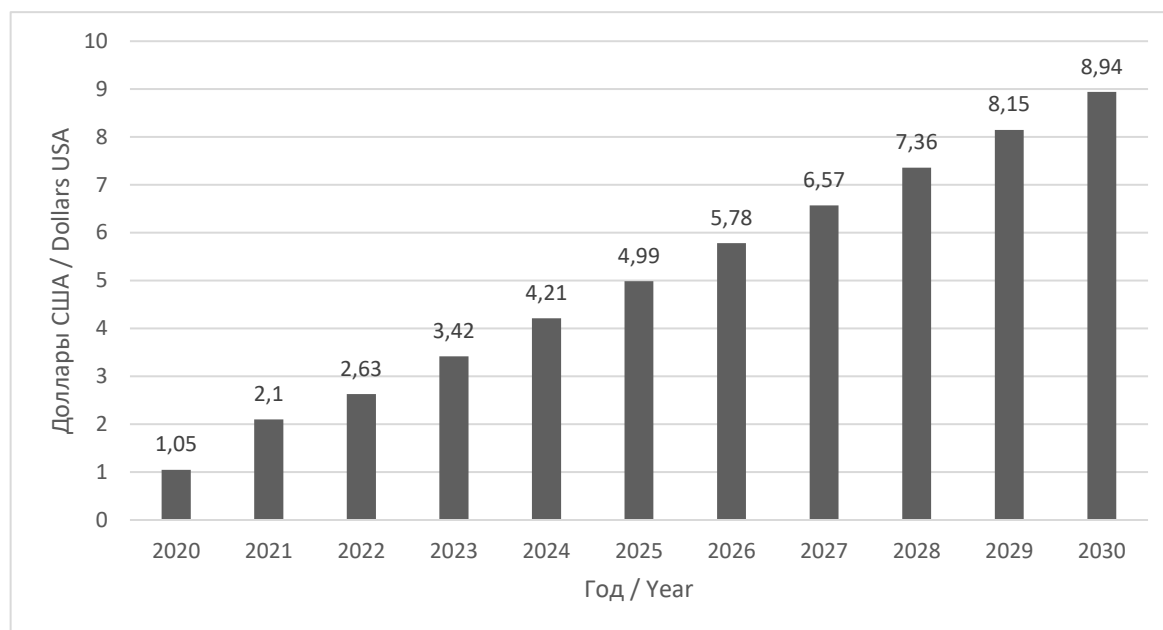


Рис. 4 / Fig. 4. Предельные значения налога на выбросы углекислого газа при потреблении природного газа в провинции Альберта в Канаде в 2020–2030 гг., долл. / Carbon dioxide tax limits for natural gas consumption in the province of Alberta in Canada in 2020–2030, dollars

Источник / Source: составлено авторами на основании данных [1] / compiled by the authors on the basis of data [1].

тракторы, автофургоны и фургоны с прицепом. На рис. 5 отображены суммы ежегодного транспортного налога, взимаемые с машин по их грузоподъемности в тоннах.

Суммы транспортного налога, уплачиваемые физическими лицами, владеющими тракторами, делятся на два вида: для компактных версий тракторов — 10 200 иен, для полных версий — 20 600 иен. Для лиц, использующих тракторы для ведения предпринимательской деятельности, также существуют две различные суммы налога: для компактных версий — 7500 иен, для полных версий — 15 100 иен [5]. Таким образом, суммы транспортного налога для физических лиц выше, чем у лиц, занимающихся предпринимательством.

Подобное деление налоговых сумм к уплате имеют автофургоны. Для физических лиц суммы составляют 5300 иен для компактных версий, 10 200 иен для полных версий с максимальной грузоподъемностью до 8 тонн, причем за каждую дополнительную тонну владелец автофургона должен будет доплачивать 5100 иен. Для юридических лиц суммы меньше: 3900 иен для компактных версий, 7500 иен для полных версий с максимальной грузоподъемностью до 8 тонн, причем за каждую дополнительную тонну владелец автофургона должен будет доплачивать 3800 иен.

Дания имеет несколько налогов на транспортные средства, в совокупности составляющих транспортное налогообложение [6]. К таким налогам относят налог на регистрацию транспортного средства, налог на вес автомобиля и доплату за выбросы углекислого газа. Ставки налога на вес транспортного средства проиллюстрированы на рис. 6. Они различаются по видам транспортных средств, которые группируют следующим образом: частные автомобили, мотоциклы, фургоны и грузовики до 4 тонн, грузовые автомобили свыше 4 тонн, автобусы, транспортные средства с нулевыми выбросами, автомобили с низким уровнем выбросов, дома на колесах. Рассмотрим ставки налога на регистрацию для грузовых автомобилей. Владельцы грузовых автомобилей свыше 4 тонн не имеют обязанности по уплате данного налога.

Владельцы фургонов и грузовиков до 4 тонн не уплачивают налог с первых 75 900 датских крон стоимости транспортного средства, а с суммы, превышающей обозначенную, налог рассчитывается как 50% оставшейся величины [7; 8]. В данной группе существует ограничение налога: для открытых фургонов и грузовиков массой от 3 до 4 тонн налог не может превышать 47 тыс. датских крон.

Австралия имеет налог на роскошные автомобили. Ставка налога на них составляет 33%. Налог

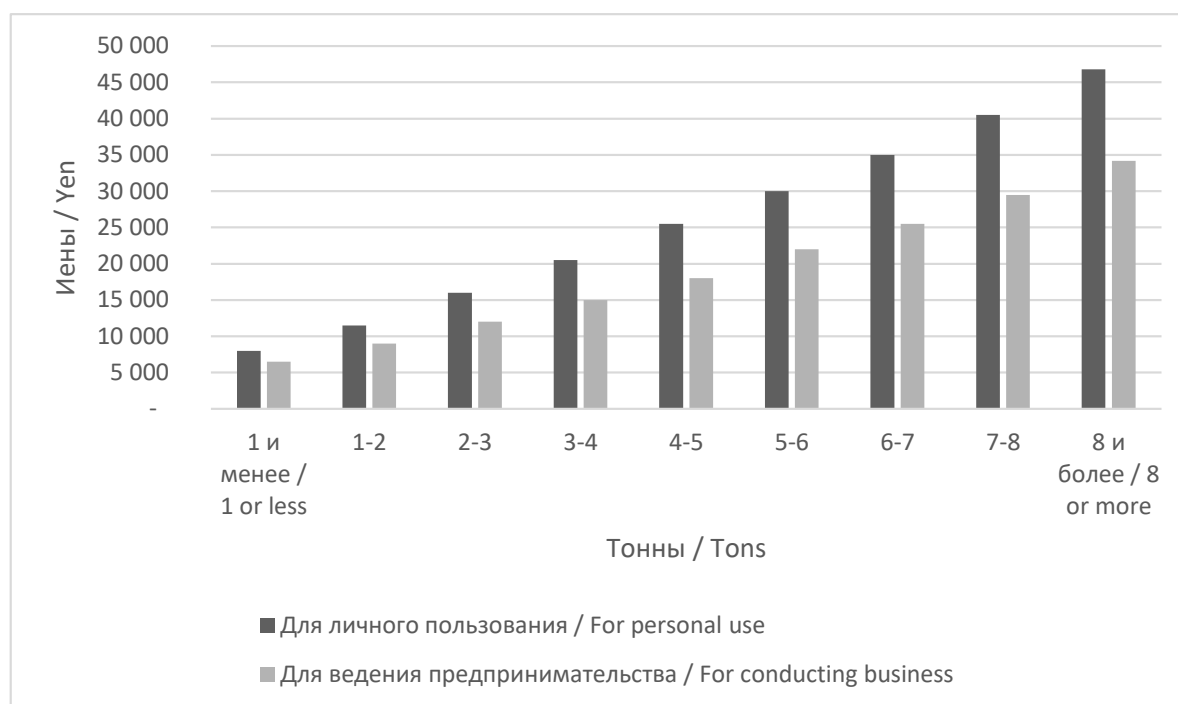


Рис. 5 / Fig. 5. Ставки транспортного налога в Японии, иены / Transport tax rates in Japan, yen

Источник / Source: составлено авторами на основании данных [5] / compiled by the authors on the basis of data [5].

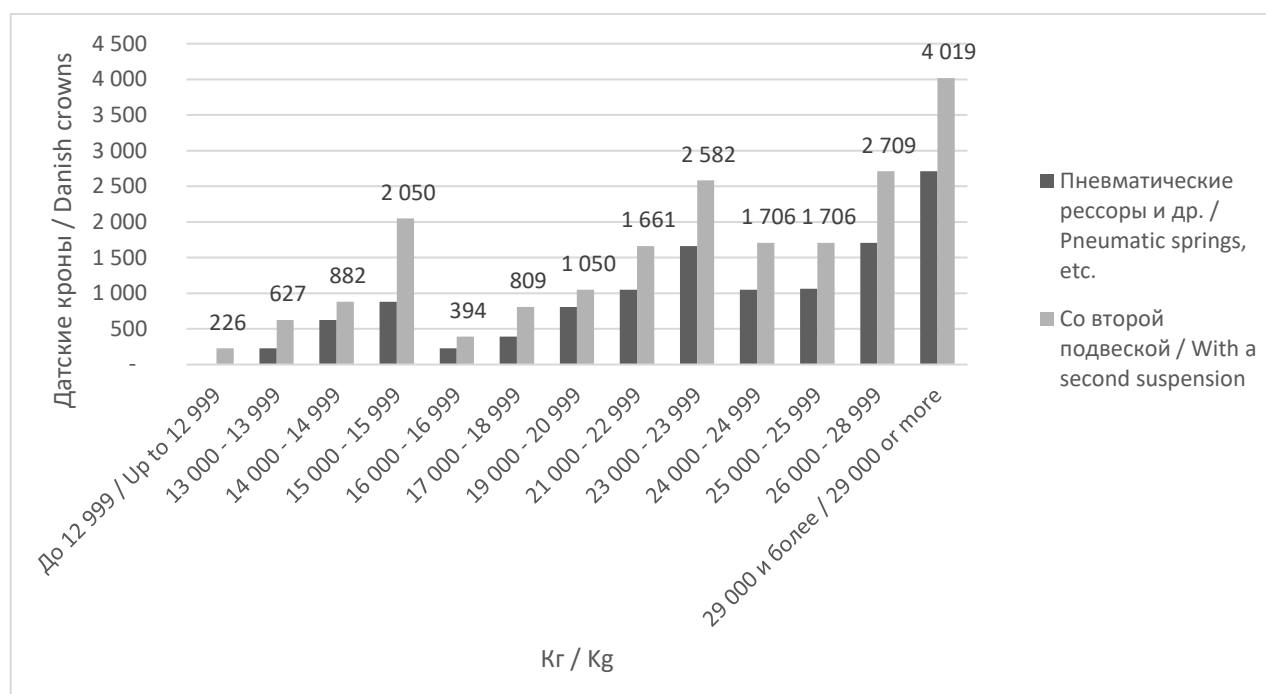


Рис. 6 / Fig. 6. Ставки налога на вес в Дании для грузового транспорта, датские кроны / Weight tax rates in Denmark for freight transport, Danish crowns

Источник / Source: составлено авторами на основании данных [6] / compiled by the authors on the basis of data [6].

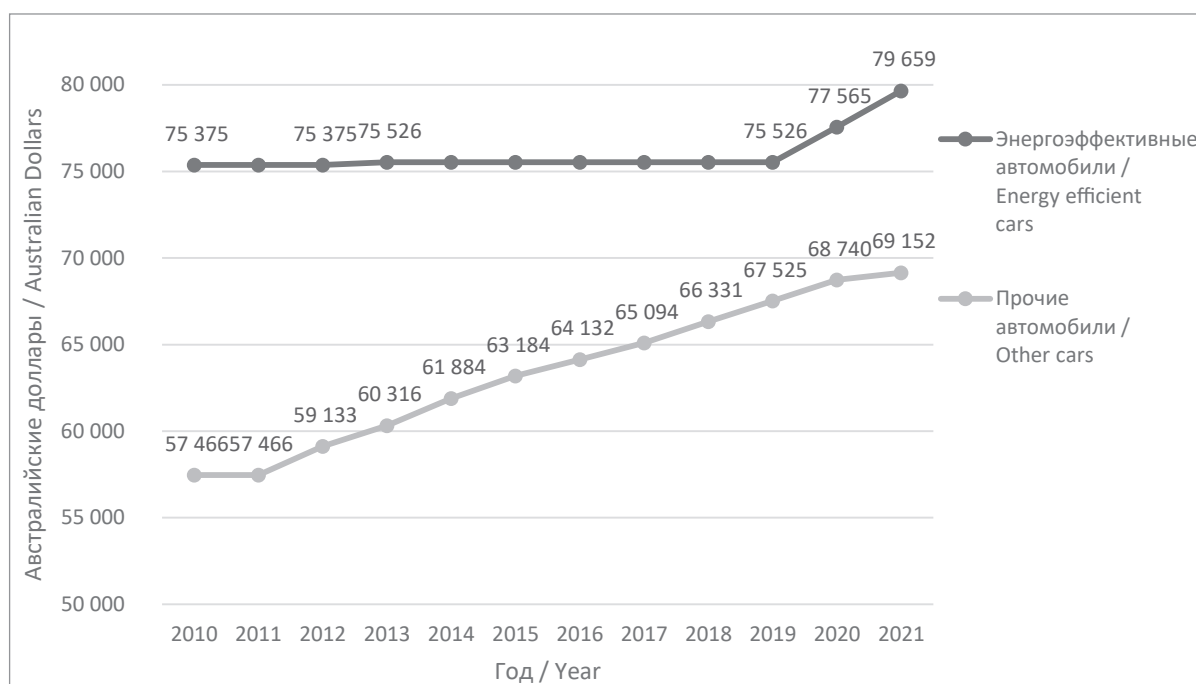


Рис. 7 / Fig. 7. Предельные значения налога на роскошные автомобили в Австралии, австралийские доллары / Limit values of the luxury car tax in Australia, Australian dollars

Источник / Source: составлено авторами на основании данных [1] / compiled by the authors on the basis of data [1].

уплачивается только с тех автомобилей, стоимость которых превышает предельную. В 2021 г. для энергоэффективных автомобилей налог уплачивался владельцами транспортных средств, стоимость которых превышала 79 659 австралийских долларов. Для владельцев всех прочих автомобилей пороговое значение составляло 69 152 австралийских доллара. Предельные значения налога на роскошные автомобили Австралии представлены на рис. 7.

Критический анализ зарубежного опыта исчисления транспортного налога свидетельствует о зависимости налога не только от технических характеристик, но и от экологической безопасности.

ВЫВОДЫ

Зарубежные страны преследуют различные цели, вводя транспортный налог на своей территории. В одной стране владельцы автомобилей платят за вредные выбросы, в другой — за возможность ездить на автомобиле. Особенностью транспортного налогообложения в зарубежной практике является включение налога в стоимость топлива, тогда как в России транспортный налог рассчитывается в отношении каждого транспортного средства по формуле: налоговая база (в отношении автомобиля определяется исходя из мощности двигателя в лошадиных силах) умножается на налоговую ставку [7].

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ / REFERENCES

1. Крайнова И. М. Транспортный налог 2022 г.: изменения и актуальные вопросы исчисления. *Актуальные проблемы и перспективы развития экономики: российский и зарубежный опыт*. 2022;40(2):11–14.
Krainova I. M. Transport tax 2022: Changes and topical issues of calculation. *Aktual'nye problemy i perspektivy razvitiya ekonomiki: rossijskij i zarubezhnyj opyt* = Current problems and prospects of economic development: Russian and foreign experience. 2022;40(2):11–14. (In Russ.).
2. Немыкина О. Е., Голубева А. А. Зарубежный опыт транспортного налогообложения. *Северо-Кавказский юридический вестник*. 2019;(3):130–131.
Nemykina O. E., Golubeva A. A. Foreign experience of transport taxation. *Severo-Kavkazskij yuridicheskij vestnik* = North Caucasian Legal Bulletin. 2019;(3):130–131. (In Russ.).
3. Карпенко Е. О., Тычкина А. Д. Изменения в конструкции транспортного средства, влияющие на снижение суммы транспортного налога. XXXV международные плехановские чтения: сборник статей участников: в 4 т.

- М.: Издательство: Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова (Москва); 2022:72–75.
 Karpenko E.O., Tychkina A.D. Changes in the design of a vehicle affecting the reduction of the amount of transport tax. XXXV international Plekhanov readings: Collection of articles by participants: in 4 volumes. Moscow: Publishing house of Plekhanov Russian University of Economics. 2022:72–75. (In Russ.).
4. Салькина А.Р. Функционирование налоговой системы европейских и азиатских стран с позиции развития понятия налоговых агентов. *Экономика и предпринимательство*. 2022;138(1):216–220.
 Salkina A.R. Functioning of the tax system of European and Asian countries from the perspective of the development of the concept of tax agents. *Ekonomika i predprinimatel'stvo = Economics and entrepreneurship*. 2022;138(1):216–220. (In Russ.).
 5. Шелепова Н.В., Сергиенко А.С. Сравнительный анализ налогообложения транспортных средств в Российской Федерации и Японии. *Экономика, предпринимательство и право*. 2023;13(3):839–850.
 Shelepova N.V., Sergienko A.S. Comparative analysis of vehicle taxation in the Russian Federation and Japan. *Ekonomika, predprinimatel'stvo i pravo. = Economics, entrepreneurship and law*. 2023;13(3):839–850. (In Russ.).
 6. Beregieen J. New danish vehicle taxes are still crazy complicated, 5.01.2021. URL: <https://cleantechnica.com/2021/01/05/the-new-danish-vehicle-taxes-are-still-crazy-complicated>.
 7. Черноусова К.С., Макеева И.А., Основина В.В. Налогообложение транспортных средств в России: проблемы и перспективы. *Синергия Наук*. 2018;22:403–408.
 Chernousova K.S., Makeeva I.A., Osnovina V.V. Taxation of vehicles in Russia: Problems and prospects. *Sinergiya Nauk = Synergy of Sciences*. 2018;22:403–408. (In Russ.).
 8. Гончаренко Л.И., Адвокатова А.С., Заворыкин А.А. О формировании специфических налоговых инструментов в эпоху четвертой промышленной революции и их влиянии на экономический рост. *Инновационное развитие экономики*. 2023;73(1):46–54.
 Goncharenko L.I., Advokatova A.S., Zavorykin A.A. On the formation of specific tax instruments in the era of the fourth industrial revolution and their impact on economic growth. *Innovacionnoe razvitie ekonomiki = Innovative development of the economy*. 2023;73(1):46–54. (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / ABOUT THE AUTHORS

Евгения Николаевна Елисеева — кандидат экономических наук, доцент, и.о. заведующего кафедрой экономики, Национальный исследовательский технологический университет «МИСИС», Москва, Россия

Evgenia N. Eliseeva — Cand. Sci. (Econ.), Assoc. Prof., Acting Head of the Department of Economics, National Research Technological University “MISIS”, Moscow, Russia
<https://orcid.org/0000-0001-7985-3484>
evgeniyae@mail.ru

Александра Алексеевна Кузьмина — кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики, Национальный исследовательский технологический университет «МИСИС», Москва, Россия

Alexandra A. Kuzmina — Cand. Sci. (Econ.), Assoc. Prof. of Department of Economics, National Research Technological University “MISIS”, Moscow, Russia
<https://orcid.org/0000-0002-1456-7732>

Автор для корреспонденции / Corresponding author:
aakuzmina79@mail.ru

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.
 Conflicts of Interest Statement: The authors have no conflicts of interest to declare.

Статья поступила 16.01.2025; принята к публикации 22.03.2025.

The article was received 16.01.2025; accepted for publication 22.03.2025.

Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

The authors read and approved the final version of the manuscript.