


# Оценка соотношения между расходами на налоговые льготы и доходами от повышающих коэффициентов по транспортному налогу

Гончарук Данила Сергеевич 

Вологодский научный центр РАН, Вологда, Россия

SPIN-код: 4602-1126

[danila\\_gon4aruk@mail.ru](mailto:danila_gon4aruk@mail.ru)

## ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ:

Гончарук Д.С.

Оценка соотношения между расходами на налоговые льготы и доходами от повышающих коэффициентов по транспортному налогу.

*Исследование проблем экономики и финансов.* 2025;4:7.

<https://doi.org/10.31279/2782-6414-2025-4-7>

EDN EBWNHK

## КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСОВ:

автор декларирует отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

## ФИНАНСИРОВАНИЕ

Статья подготовлена в соответствии с государственным заданием для ФГБУН ВолНЦ РАН по теме НИР № FMGZ-2025-0011 «Обеспечение устойчивости экономики регионов в контексте укрепления технологического суверенитета и национальной безопасности».

**ПОСТУПИЛА:** 26.09.2025

**ДОРАБОТАНА:** 20.11.2025

**ПРИНЯТА:** 20.11.2025

**COPYRIGHT:** © 2025 Гончарук Д. С.

## АННОТАЦИЯ

**ВВЕДЕНИЕ.** Сегодня на фоне обостренной геополитической ситуации вопросы неравенства поднимаются все чаще в научном и политическом дискурсе. В документах стратегического планирования ставится цель снижения неравенства граждан в зависимости от их доходов, в том числе с помощью фискальных инструментов. Транспортный налог, сочетающий в себе механизмы повышения и понижения налоговой нагрузки на отдельные категории налогоплательщиков, содержит значительный потенциал для достижения поставленной цели. Однако вопрос соотношения затрат на предоставление налоговых льгот, распространяющихся преимущественно на уязвимые категории населения, и поступлений от повышающих коэффициентов, исчисляемых для владельцев дорогостоящих автомобилей, остается открытым в исследовательской практике.

**ЦЕЛЬ.** Оценка соотношения затрат на предоставление налоговых льгот и поступлений от повышающих коэффициентов по транспортному налогу на примере регионов Северо-Запада России.

**МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ.** Исследование проводилось с использованием экономико-статистического и системного анализа. Информационной базой послужили данные статистической отчетности Федеральной налоговой службы России по форме «5-ТН» Росстата и Федерального казначейства.

**РЕЗУЛЬТАТЫ.** В результате исследования выявлено, что региональные бюджеты не могут покрыть расходы, осуществляемые на предоставление налоговых льгот, за счет поступлений от «налога на роскошь». Отмечено, что отмена повышающих коэффициентов «1,1» и «2» лишь усугубила дисбаланс, присутствующий транспортному налогообложению: доля поступлений по «налогу на роскошь» снизилась до 0,68 % к сумме налога, подлежащей уплате в бюджет, в то время как потери из-за льгот составляют до 8,4 % от суммы налога, подлежащей уплате в бюджет.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ.** Данное исследование позволило взглянуть на перераспределительную функцию транспортного налога. Для устранения дисбаланса авторами предлагается вернуть повышающие коэффициенты «1,1» и «2», а также рассмотреть возможность введения коэффициента «4» для сверхдорогих автомобилей. В дальнейшей перспективе планируется масштабирование исследования для охвата всех территорий страны.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** транспортный налог, налоговые льготы, повышающие коэффициенты, налог на роскошь, неравенство доходов



# Assessment of the relationship between expenditures on tax benefits and revenues from surcharge coefficients under the transport tax

Danila S. Goncharuk 

Vologda Scientific Center of the Russian Academy of Sciences, Vologda, Russia

[danila\\_gon4aruk@mail.ru](mailto:danila_gon4aruk@mail.ru)

## TO CITE:

Goncharuk D.S.

Assessment of the relationship between expenditures on tax benefits and revenues from surcharge coefficients under the transport tax. *Research in Economic and Financial Problems*. 2025;4:7.

<https://doi.org/10.31279/2782-6414-2025-4-7>

EDN EBWNHK

## DECLARATION OF COMPETING

**INTEREST:** none declared.

## FUNDING

The article was prepared in accordance with the state assignment for the Federal State Budgetary Institution of Science Vologda Scientific Center of the Russian Academy of Sciences under the research project No. FMGZ-2025-0011 "Ensuring the Sustainability of Regional Economies in the Context of Strengthening Technological Sovereignty and National Security."

**RECEIVED:** 26.09.2025

**REVISED:** 20.11.2025

**ACCEPTED:** 20.11.2025

**COPYRIGHT:** © 2025 Goncharuk D.S.

## ABSTRACT

**INTRODUCTION.** Against the backdrop of intensified geopolitical tensions, questions of inequality are increasingly addressed in academic and political discourse. Strategic planning documents establish the objective of reducing income-based disparities among citizens, including through the use of fiscal instruments. The transport tax, which incorporates mechanisms for both increasing and decreasing tax burdens on specific taxpayer categories, possesses considerable potential for achieving this objective. However, the relationship between the costs of tax benefits predominantly targeting vulnerable population groups and the revenues generated by surcharge coefficients applied to owners of high-value vehicles remains an open question in empirical research.

**AIM.** Assessment of the relationship between the costs of tax benefits and revenues from surcharge coefficients under the transport tax, based on the case of the Northwestern regions of Russia.

**MATERIALS AND METHODS.** Based on economic-statistical and systemic analysis using data from the Federal Tax Service of Russia's Form 5-TN, as well as information from Rosstat and the Federal Treasury, trends in transport taxation are examined with reference to the regions of the Northwestern Federal District of the Russian Federation.

**RESULTS.** The study reveals that regional budgets are unable to cover expenditures for tax benefits using revenues from the «luxury tax». The abolition of the 1.1 and 2 surcharge coefficients further exacerbated the imbalance inherent in transport taxation: the share of revenues from the «luxury tax» decreased to 0.68% of the total tax amount payable to the budget, while revenue losses due to exemptions amount to up to 8.4% of the total tax payable to the budget.

**CONCLUSION.** This study provides insight into the redistributive function of the transport tax. To address the imbalance, the authors propose reinstating the 1.1 and 2 surcharge coefficients, as well as considering the introduction of a 4 coefficient for ultra-high-value vehicles. In the longer term, the study is planned to be scaled up to cover all territories of the country.

**KEYWORDS:** transport tax, tax benefits, surcharge coefficients, luxury tax, income inequality



## ВВЕДЕНИЕ

Современная российская и глобальная трансформация экономического пространства диктует новые правила и принципы развития территорий, в том числе активизируя ряд социально значимых проблем. Одной из них является неравенство доходов населения, порождающее диспропорциональное потребление экономических благ [1]. Вследствие такого потребления доходная дифференциация оказывает влияние на всеобщее благосостояние, уровень и качество жизни населения [2], тем самым поднимая его значимость в качестве народохозяйственной проблемы.

Обращаясь к Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, первым национальным интересом и стратегическим приоритетом страны указаны обеспечение народа и развитие человеческого потенциала. Достижение целевой установки планируется через увеличение реальных доходов населения и сокращение уровня неравенства граждан в зависимости от их доходов. Одновременно в тексте Стратегии отмечается, что реализация экономической безопасности планируется за счет использования различных инструментов и механизмов, в том числе обеспечение сбалансированности бюджетной системы. Следовательно, потенциальными рычагами сглаживания дифференциации доходов служат налоги.

Говоря о территориальной специфике неравенства доходов, исследователи отмечают, что бедное население в богатых странах более чувствительно к сокращению экономических возможностей [3]. Результаты опросов европейских граждан свидетельствуют о существенном влиянии дифференциации доходов на структуру общественного распределения через усиление социальной стратификации [4]. Касаясь России, ученые справедливо отмечают, что она имеет высокий, но не предельный по сравнению с западными странами уровень неравенства [5]. Исходя из того, что Северо-Западный федеральный округ (СЗФО) имеет большие масштабы неравенства, которые сохраняются на протяжении длительного времени, а входящие в него регионы дифференцированы по уровню этого неравенства [6], данный макрорегион может быть использован в качестве модельной территории.

В вопросах сглаживания дифференциации доходов крайне важна деятельность государства. Так, М. Ю. Малкина приходит к выводу о необходимости эффективного использования налогового инструментария для сокращения неравенства [7]. Данное мнение коррелирует с рядом других работ, затрагивающих вопросы роли государства в сглаживании социальной дифференциации [8–10]. Чаще всего исследователи проявляют интерес к подоходному налогообложению, так как оно напрямую влияет

на получаемые доходы и может сглаживать индекс Джини от 16,9 до 24,3 % [11]. При этом, опираясь на исследование U. Eydam и H. Qualo, имеет смысл использовать как предельные, так и средние ставки подоходного налога, таким образом давая вариативность в структуризации налоговой политики [12].

Помимо этого, в научной литературе можно найти труды, в которых исследователи оценивают сглаживающее влияние косвенных налогов. Преимущественно такие работы посвящены вопросам влияния НДС на экономические возможности конечного потребителя [13]. Исходя из публикации А. А. Пугачева, кроме «базовых» инструментов сглаживания неравенства, таких как НДФЛ и НДС, существенный потенциал имеют имущественные налоги [14]. На данный момент для физических лиц в России действуют три имущественных налога – налог на имущество физических лиц, земельный и транспортный налоги. В рамках данной статьи автор акцентирует внимание на транспортном налоге, так как он обладает повышающими коэффициентами для дорогих автомобилей («налог на роскошь»), а также налоговыми льготами.

В российских публикациях последних лет транспортный налог рассматривается прежде всего как инструмент сохранения дорожной инфраструктуры и улучшения экологической обстановки [15]. При этом значимая часть работ посвящена макетам его реконструкции в целях оптимизации и увеличения поступлений в бюджет [16]. На необходимость такой реконструкции, по мнению А. С. Ярловой и Ю. И. Чернова, наталкивают: 1) региональная дифференциация в аспекте выделения льготных групп и категорий населения; 2) региональная дифференциация в установлении размера налоговых ставок, которые могут превышать установленный в НК РФ показатель вплоть до 10 раз [17]. Однако при рассмотрении данного налога с социально направленной позиции (в отличие от его роли в наполняемости бюджета) выделенные исследователями проблемы выступают, скорее, инструментарием, так как позволяют органам власти выделять льготные категории населения и повышать налоговую нагрузку для наиболее обеспеченных граждан.

Налоговый кодекс в ст. 361.1 не определяет четкий список льготных групп населения, делегируя это региональным органам власти. Однако при обращении к интернет-порталам ФНС субъектов СЗФО следующий ряд льготных категорий населения встречается практически повсеместно: лица с инвалидностью; ветераны боевых действий; ветераны труда; ликвидаторы ЧС; лица, представленные к высшим государственным наградам; пенсионеры; многодетные семьи.

В свою очередь для увеличения налоговой нагрузки исчисление транспортного налога может производить-

ся с учетом повышающих коэффициентов, заложенных в ст. 362 НК РФ. Коэффициенты появились в 2014 г. и рассчитывались исходя из средней стоимости автомобиля, устанавливаемой ежегодно Минпромторгом. В обществе они получили народное название «налог на роскошь». Коэффициенты «1,1», «2» и «3» начислялись в зависимости от стоимости транспортного средства, однако в 2022 г. первые два коэффициента были отменены, оставив лишь коэффициент «3» для легковых автомобилей стоимостью от 10 до 15 млн рублей, с года выпуска которых прошло не более 10 лет, и стоимостью от 15 млн рублей, с выпуска которых прошло не более 20 лет.

В иностранных государствах исчисление повышающих коэффициентов производится иначе. К примеру, в Японии коэффициенты применяются при высоких выбросах  $\text{CO}_2$  автомобилем, в Германии – комбинированно за большой объем двигателя и выбросы  $\text{CO}_2$ , а в Китае – исходя из места производства автомобиля (отечественный или иностранный).

Таким образом, транспортный налог обладает свойствами регулирования налоговой нагрузки, которые заключаются не только в поддержке социально значимых категорий населения льготами, но и в ограничении наиболее обеспеченных граждан через повышающие коэффициенты. Несмотря на это, вышесказанное наводит на весьма справедливый вопрос: соотносятся ли затраты бюджета на предоставление налоговых льгот с поступлениями, генерируемыми владельцами автомобилей с высокой стоимостью? Так, целью настоящего исследования выступает оценка соотношения затрат на предоставление налоговых льгот и поступлений от повышающих коэффициентов по транспортному налогу на примере регионов Северо-Запада России. Объектом исследования выступает транспортное налогообложение в регионах СЗФО. Учитывая то, что характер этого соотношения неизвестен, обозначим следующие гипотезы:

H0 – соотношение характеризуется балансом между затратами на предоставление льгот и поступлениями от повышающих коэффициентов;

H1 – соотношение характеризуется преобладанием затрат на предоставление льгот над поступлениями от повышающих коэффициентов;

H2 – соотношение характеризуется преобладанием поступлений от повышающих коэффициентов над затратами на предоставление льгот.

## МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

Основными методами исследования выступили: экономико-статистический – при оценке состояния и тенденций развития транспортного налогообложения

в регионах Северо-Запада России; системный анализ – при рассмотрении транспортного налога как целостной системы; абстрактно-логический – при выработке потенциальных рекомендаций по оптимизации транспортного налогообложения.

В качестве модельной территории выбраны регионы Северо-Западного федерального округа России, отличающиеся дифференцированным уровнем социально-экономического развития и сохраняющимся социальным неравенством.

Поскольку особый акцент ставится на инструментах, регулирующих налоговую нагрузку наиболее обеспеченных граждан (владельцев дорогостоящих автомобилей) и получателей налоговых льгот (как правило, представителей уязвимого населения), в таблицах приводятся данные о среднем индексе Джини за исследуемый период. Индекс Джини является одним из наиболее популярных статистических показателей, отражающих неравенство по взятому экономическому признаку (в данном случае по доходу). Чаще всего значения индекса менее 0,300 интерпретируют как низкий уровень неравенства доходов, в диапазоне от 0,300 до 0,400 – умеренный уровень неравенства, выше 0,400 – высокий уровень [18].

Информационной базой исследования послужили данные статистической отчетности ФНС России по форме 5-ТН, Росстата и Федерального казначейства РФ. Статистические данные систематизированы с помощью таблиц, что позволяет проследить динамику изменений отдельных показателей транспортного налога. Период проведения исследования: 2010–2023 гг.

## РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

В процессе налогообложения задействовано весьма большое количество субъектов, однако принято выделять два ключевых – государство, перераспределяющее налоговые поступления для обеспечения расходов бюджетов различных уровней, и налогоплательщики, которые являются генераторами вышеупомянутых поступлений. В 2023 г. количество налогоплательщиков транспортного налога в регионах СЗФО составляет более 3,5 млн человек (таблица 1), при этом более четверти из них проживают в г. Санкт-Петербурге. Среднее значение прироста по федеральному округу за 14-летний период составляет 39 %. На фоне средних значений более высокую динамику демонстрируют Ленинградская (+165,8 %) и Калининградская (+135,1 %) области. Данный тренд наглядно свидетельствует об ускоренном росте числа зарегистрированных транспортных средств в этих регионах.

Сумма транспортного налога, подлежащая уплате в бюджеты субъектов Северо-Запада, более чем на половину формируется в г. Санкт-Петербурге и Ленинградской области, что обусловлено концентрацией налогоплательщиков в данных субъектах. Динамика показателя в целом по макрорегиону показывает сокращение практически на 20 % (таблица 2), но, несмотря на общую негативную тенденцию, рост идентифицируем в Республике Карелии (+15,9 %), Республике Коми (+15,7 %), Псковской области (+5,8 %) и Ненецком автономном округе (+4,4 %).

Таблица 1  
**Количество налогоплательщиков (физических лиц), которым исчислен транспортный налог в регионах СЗФО 2010-2023 гг., тыс. человек**

Table 1  
**Number of taxpayers (individuals) assessed for transport tax in the Northwestern Federal District regions, 2010–2023, thousand persons**

Средний индекс Джини за период	Территория	Год					2023 к 2010 (%)
		2010	2011	2016	2022	2023	
0,436 (↓)	Ненецкий авт. округ	7,5	9,8	10,9	12,6	12,7	69,3
0,416 (↓)	Санкт-Петербург	1139,9	1225,1	1264,8	1378,5	1417,9	24,4
0,400 (↓)	Республика Коми	173,3	201,0	205,9	199,8	199,1	14,9
0,371 (↓↓)	Мурманская обл.	168,6	181,5	194,6	191,8	191,1	13,3
0,370 (↓↓)	Новгородская обл.	128,1	140,4	153,9	157,9	158,7	23,9
0,370 (↓)	Архангельская обл.	221,2	234,0	264,8	279,7	281,2	27,1
0,366 (↓)	Ленинградская обл.	193,5	442,6	445,8	508,6	514,4	165,8
0,366 (↓)	Калининградская обл.	128,1	229,9	268,7	297,9	301,1	135,1
0,361 (↓)	Вологодская обл.	258,4	281,0	307,7	324,8	325,5	26,0
0,361 (↓)	Псковская обл.	127,8	138,9	161,7	169,1	168,9	32,2
0,359 (↑)	Республика Карелия	153,1	–	173,1	183,0	180,5	17,9
Всего в СЗФО		2699,5	3084,2	3451,9	3703,7	3751,1	39,0

Примечание: 1) Здесь и далее векторы в скобках отражают динамику индекса Джини в период с 2010 по 2023 г. Направление знака показывает факт роста (↑) или падения (↓) показателя. Один вектор символизирует изменение значения показателя менее чем на 10 %, два – от 10 до 30 %, три – от 30 %. 2) Здесь и далее регионы ранжированы по среднему индексу Джини в соответствующем регионе за период.  
Note: 1) Hereinafter, vectors in parentheses reflect the dynamics of the Gini index from 2010 to 2023. The direction of the arrow indicates an increase (↑) or decrease (↓) in the indicator. One arrow denotes a change in the indicator of less than 10 %, two arrows denote a change from 10 to 30 %, and three arrows denote a change of 30 % or more. 2) Hereinafter, regions are ranked according to the average Gini index in the respective region over the period.

Таблица 2  
**Сумма транспортного налога физических лиц, подлежащая уплате в бюджеты регионов СЗФО в ценах 2010 г., млн рублей**

Table 2  
**Amount of transport tax payable by individuals to the budgets of the Northwestern Federal District regions, in 2010 prices, million rubles**

Средний индекс Джини за период	Территория	Год					2023 к 2010 (%)
		2010	2011	2016	2022	2023	
0,436 (↓)	Ненецкий авт. округ	16,5	–	19,1	17,5	17,3	4,4
0,416 (↓)	Санкт-Петербург	5748,2	6108,3	5312,0	4588,7	4342,4	–24,5
0,400 (↓)	Республика Коми	349,8	378,7	537,2	430,8	404,9	15,7
0,371 (↓↓)	Мурманская обл.	413,0	254,3	284,8	376,2	348,3	–15,7
0,370 (↓↓)	Новгородская обл.	400,8	430,3	419,7	287,7	275,2	–31,4
0,370 (↓)	Архангельская обл.	699,3	575,7	589,0	502,5	472,8	–32,4
0,366 (↓)	Ленинградская обл.	1371,2	1562,9	1488,7	1370,6	1316,4	–4,0
0,366 (↓)	Калининградская обл.	761,9	725,2	631,8	561,7	531,6	–30,2
0,361 (↓)	Вологодская обл.	793,2	830,6	752,5	600,8	564,8	–28,8
0,361 (↓)	Псковская обл.	317,3	367,8	366,3	352,0	335,6	5,8
0,359 (↑)	Республика Карелия	316,0	–	373,8	382,4	366,3	15,9
Всего по СЗФО		11187	11233	10775	9470	8975	–19,8



Учитывая постепенное падение налоговых поступлений, закономерно сокращается доля транспортного налога в налоговых доходах консолидированных субъектов СЗФО – в среднем 1,44 %, по данным 2023 г. (таблица 3). При сравнении таблица 2 и 3 видно, что в основном региональные тренды схожи, однако исключение составляют два субъекта – Псковская и Калининградская области. Рост доли транспортного налога в налоговых доходах Калининградской области при сокращении абсолютной суммы свидетельствует о более значительном падении других налоговых поступлений и указывает на снижение общего

уровня собственных доходов региона. В Псковской области наблюдается противоположная ситуация, где при росте суммы налога на 5,8 % занимаемая налогом доля в налоговых доходах немного сократилась (–0,08 п. п.).

Налоговые льготы служат первым инструментом регулирования налоговой нагрузки через транспортное налогообложение. В 2023 г. налоговые льготы в среднем получили 19 % налогоплательщиков транспортного налога Северо-Запада. В течение периода доля «льготников» выросла более чем в три раза к уровню 2010 г. (таблица 4).

Таблица 3  
Доля транспортного налога физических лиц в налоговых доходах консолидированных бюджетов регионов СЗФО 2010–2023 гг., %

Table 3  
Share of transport tax paid by individuals in the tax revenues of consolidated budgets of the Northwestern Federal District regions, 2010–2023, %

Средний индекс Джини за период	Территория	Год					Абсолютное отклонение 2023 к 2010
		2010	2011	2016	2022	2023	
0,436 (↓)	Ненецкий авт. округ	0,03	0,03	0,15	0,22	0,24	0,21
0,416 (↓)	Санкт–Петербург	1,70	1,70	1,74	0,98	1,03	–0,67
0,400 (↓)	Республика Коми	0,65	0,77	0,95	0,83	0,87	0,22
0,371 (↓↓)	Мурманская обл.	0,66	0,76	0,61	0,51	0,60	–0,06
0,370 (↓↓)	Новгородская обл.	2,00	2,00	2,16	1,23	1,22	–0,78
0,370 (↓)	Архангельская обл.	1,23	1,79	1,48	1,10	1,08	–0,15
0,366 (↓)	Ленинградская обл.	1,56	1,95	1,64	1,44	1,11	–0,45
0,366 (↓)	Калининградская обл.	2,36	2,08	2,20	1,58	4,86	2,50
0,361 (↓)	Вологодская обл.	1,95	1,86	2,06	1,18	1,04	–0,91
0,361 (↓)	Псковская обл.	2,20	2,38	2,78	2,41	2,12	–0,08
0,359 (↑)	Республика Карелия	1,24	1,46	1,99	1,88	1,72	0,48
В среднем по СЗФО		1,42	1,53	1,61	1,21	1,44	0,03

Таблица 4  
Доля налогоплательщиков (физических лиц), которым предоставлены льготы в общем количестве налогоплательщиков регионов СЗФО 2010–2023 гг., %

Table 4  
Share of taxpayers (individuals) granted tax benefits as a percentage of the total number of taxpayers in the Northwestern Federal District regions, 2010–2023, %

Средний индекс Джини за период	Территория	Год					Абсолютное отклонение 2023 к 2010
		2010	2011	2016	2022	2023	
0,436 (↓)	Ненецкий авт. округ	7,8	58,0	13,3	31,8	31,8	24,0
0,416 (↓)	Санкт–Петербург	18,3	19,0	16,1	15,8	17,5	–0,8
0,400 (↓)	Республика Коми	2,1	2,1	1,4	2,3	2,7	0,6
0,371 (↓↓)	Мурманская обл.	3,4	24,5	27,4	35,7	37,3	33,9
0,370 (↓↓)	Новгородская обл.	7,7	15,1	10,9	26,8	26,9	19,2
0,370 (↓)	Архангельская обл.	1,4	4,2	3,6	8,4	8,8	7,4
0,366 (↓)	Ленинградская обл.	2,4	7,7	11,0	20,2	20,3	17,9
0,366 (↓)	Калининградская обл.	1,4	44,3	0,8	2,1	2,0	0,6
0,361 (↓)	Вологодская обл.	–	18,7	24,5	34,3	34,7	16,0
0,361 (↓)	Псковская обл.	–	2,1	0,8	5,4	5,7	3,6
0,359 (↑)	Республика Карелия	–	–	14,3	22,1	23,7	9,4
В среднем по СЗФО		5,6	19,6	11,3	18,6	19,2	13,7

Как упоминалось ранее, не существует единого списка льготных налогоплательщиков, однако основным социально уязвимым группам населения (многодетные семьи, инвалиды, ветераны) поддержка представляется практически повсеместно. Однако ввиду того, что транспортный налог является региональным налогом, существуют различия как в определяемых региональными властями ставках на тот или иной транспорт, так и в отдельных параметрах налоговых льгот. К примеру, в Республике Карелии пенсионеры за автомобиль мощностью двигателя до 100 л. с. платят только половину налога, а в г. Санкт-Петербурге та же категория населения полностью освобождена от уплаты налога за одну машину мощностью двигателя до 150 л.с., произведенную в России или странах ЕАЭС.

Предоставление налоговых льгот сказывается на поступлениях налога и, как следствие, бюджете субъекта. Так, в среднем бюджеты регионов Северо-Запада недополучают порядка 8,4 % поступлений, т.е. практически десятую часть (таблица 5). В Мурманской и Вологодской областях (23,9 и 22,8 % соответственно) недополученные доходы составляют почти четверть потенциальных налоговых поступлений, тогда как в Калининградской области и Республике Коми объем недополученных доходов минимален (0,9 и 1,1 % соответственно). Менее выраженная поддержка уязвимых групп через предо-

ставление льгот может быть связана с недостаточным предложением налоговых льгот со стороны государства и (или) низким уровнем их использования населением. Касаясь динамики, в Калининградской (–9,6 п. п.) и Мурманской (–8,4 п. п.) областях значение показателя сократилось, что может свидетельствовать о направленности налоговой политики на рост поступлений в долгосрочной перспективе.

Вторым инструментом регулирования налоговой нагрузки являются повышающие коэффициенты, исчисляемые для владельцев дорогостоящих автомобилей. Обращая внимание на таблицу 6, можно увидеть, что с отменой коэффициентов «1,1» и «2» количество облагаемого транспорта сократилось более чем в 10 раз. В Санкт-Петербурге, акселераторе экономических ресурсов федерального масштаба, число облагаемых автомобилей упало с 20 тыс. до лишь 1,5 тыс. единиц. В остальных регионах Северо-Запада наблюдается аналогичный тренд снижения. Причем если в 2016 г. на один дорогостоящий автомобиль в среднем по СЗФО приходилось порядка 177 обычных налогоплательщиков, то в 2023 г. на один такой автомобиль приходится уже более 1970. Иными словами, благодаря отмене коэффициентов налоговая нагрузка снизилась для подавляющего большинства обладателей дорогостоящих автомобилей.

Таблица 5  
Сумма налога, не поступившая в бюджет в связи с предоставлением налоговых льгот, к сумме налога, подлежащей уплате в бюджет регионов СЗФО, 2010–2023 гг., %

Table 5  
Share of tax revenue not received by the budget due to tax benefits, as a percentage of the tax amount payable to the budgets of the North-West Federal District regions, 2010–2023, %

Средний индекс Джини за период	Территория	Год					Абсолютное отклонение 2023 к 2010
		2010	2011	2016	2022	2023	
0,436 (↓)	Ненецкий авт. округ	0,9	–	4,1	13,4	13,5	12,6
0,416 (↓)	Санкт-Петербург	6,1	6,6	6,0	7,1	8,1	2,0
0,400 (↓)	Республика Коми	0,9	0,9	1,1	0,9	1,1	0,3
0,371 (↓↓)	Мурманская обл.	32,3	15,7	15,7	21,8	23,9	–8,4
0,370 (↓↓)	Новгородская обл.	4,3	4,5	3,9	5,7	5,6	1,3
0,370 (↓)	Архангельская обл.	1,2	1,7	1,9	4,5	4,6	3,4
0,366 (↓)	Ленинградская обл.	2,1	1,8	3,1	8,0	8,7	6,6
0,366 (↓)	Калининградская обл.	10,5	5,1	0,8	0,9	0,9	–9,6
0,361 (↓)	Вологодская обл.	12,3	14,1	18,3	22,4	22,8	10,5
0,361 (↓)	Псковская обл.	0,4	0,4	2,0	2,0	2,3	1,9
0,359 (↑)	Республика Карелия	1,7	–	3,1	4,5	4,6	2,9
В среднем по СЗФО		6,5	5,9	5,6	7,7	8,4	1,9

Резкое снижение численности налогоплательщиков, которым начислялись к уплате повышающие коэффициенты, отразилось на доле «налога на роскошь» в общей сумме транспортного налога. В среднем по Северо-Западному федеральному округу обозначенная доля упала с 2,20 % в 2020 г. до 0,68 % в 2023 г. В абсолютном выражении поступления от повышающих коэффициентов упали с 1 млрд рублей до 320 млн рублей. Следовательно, отмена промежуточных коэффициентов не только привела к снижению налоговой нагрузки для владельцев дорогостоящих автомобилей, но и в три раза сократила поступления от повышающих коэффициентов.

Таблица 6

Количество автомобилей в базе налоговых органов, по которым начисляются повышающие коэффициенты в регионах СЗФО, 2014–2023 гг., единиц

Table 6

Number of vehicles in the tax authorities' database subject to increasing coefficients in the North-West Federal District regions, 2014–2023, units

Средний индекс Джини за период	Территория	Год						2023 к 2020 (%)
		2014	2016	2018	2020	2022	2023	
0,436 (↓)	Ненецкий авт. округ	5	3	16	54	1	2	−96,3
0,416 (↓)	Санкт–Петербург	4112	3886	14897	20301	1332	1462	−92,8
0,400 (↓)	Республика Коми	40	50	265	496	10	13	−97,4
0,371 (↓↓)	Мурманская обл.	34	127	138	844	36	45	−94,7
0,370 (↓↓)	Новгородская обл.	75	44	217	337	12	20	−94,1
0,370 (↓)	Архангельская обл.	133	98	346	814	13	18	−97,8
0,366 (↓)	Ленинградская обл.	465	465	1648	2448	150	177	−92,8
0,366 (↓)	Калининградская обл.	261	163	871	1297	73	100	−92,3
0,361 (↓)	Вологодская обл.	187	71	572	1012	23	32	−96,8
0,361 (↓)	Псковская обл.	63	50	197	376	7	9	−97,6
0,359 (↑)	Республика Карелия	31	35	299	513	10	17	−96,7
Всего в СЗФО		5406	4992	19466	28492	1667	1895	−93,3

Примечание: Период 2014–2020 гг. включает в себя три повышающих коэффициента («1,1», «2», «3»). В следующих периодах данные представлены только по повышающему коэффициенту «3».

Note: The period 2014–2020 includes three increasing coefficients («1.1», «2», «3»). In subsequent periods, data are provided only for the increasing coefficient «3».

Таблица 7

Доля «налога на роскошь» в сумме налога, подлежащей уплате в бюджет регионов СЗФО, 2014–2023 гг., %

Table 7

Share of the «luxury tax» in the total tax revenue remitted to the budgets of the Northwestern Federal District regions, 2014–2023, %

Средний индекс Джини за период	Территория	Год						Абсолютное отклонение 2023 к 2020
		2014	2016	2018	2020	2022	2023	
0,436 (↓)	Ненецкий авт. округ	0,50	0,20	0,31	1,67	0,14	0,36	−1,31
0,416 (↓)	Санкт–Петербург	2,87	2,66	3,95	6,18	2,19	2,39	−3,79
0,400 (↓)	Республика Коми	0,29	0,31	0,69	1,26	0,20	0,22	−1,04
0,371 (↓↓)	Мурманская обл.	0,24	0,81	0,56	2,17	0,79	0,89	−1,28
0,370 (↓↓)	Новгородская обл.	0,43	0,41	0,66	1,29	0,28	0,45	−0,84
0,370 (↓)	Архангельская обл.	0,45	0,37	0,70	1,56	0,20	0,30	−1,26
0,366 (↓)	Ленинградская обл.	1,14	0,97	1,46	2,27	0,82	0,89	−1,38
0,366 (↓)	Калининградская обл.	1,34	1,01	1,97	3,02	1,00	1,25	−1,77
0,361 (↓)	Вологодская обл.	0,51	0,24	1,01	2,01	0,27	0,33	−1,68
0,361 (↓)	Псковская обл.	0,31	0,39	0,59	1,18	0,11	0,17	−1,01
0,359 (↑)	Республика Карелия	0,32	0,14	0,92	1,55	0,18	0,20	−1,35
В среднем по СЗФО		0,76	0,68	1,17	2,20	0,56	0,68	−1,52

Примечание: Период 2014–2020 гг. включает в себя три повышающих коэффициента («1,1», «2», «3»). В следующих периодах данные представлены только по повышающему коэффициенту «3».

Note: The period 2014–2020 includes three increasing coefficients («1.1», «2», «3»). In subsequent periods, data are provided only for the increasing coefficient «3».



Возвращаясь к цели исследования и выдвинутым гипотезам, сравним, сколько бюджеты теряют из-за предоставления налоговых льгот и сколько получают от повышающих коэффициентов. В целом, соотношение показывает, что бюджеты несут потери, несопоставимые с поступлениями от повышающего коэффициента «3» в 2023 г. (рисунок 1). Даже Санкт-Петербург, отличающийся наибольшей долей «налога на роскошь» (2,39 %) среди субъектов СЗФО, получает

сумму, несопоставимую с затратами на предоставление налоговых льгот (8,1 %). В Вологодской и Мурманской областях это проявляется сильнее: поступления по повышающему коэффициенту «3» не превышают 1 %, когда предоставление налоговых льгот обходится бюджетам в более чем 20 % от потенциальных поступлений. До отмены коэффициентов «1,1» и «2» соотношение было более близким, однако сохранялся дисбаланс в пользу льгот (рисунок 2).

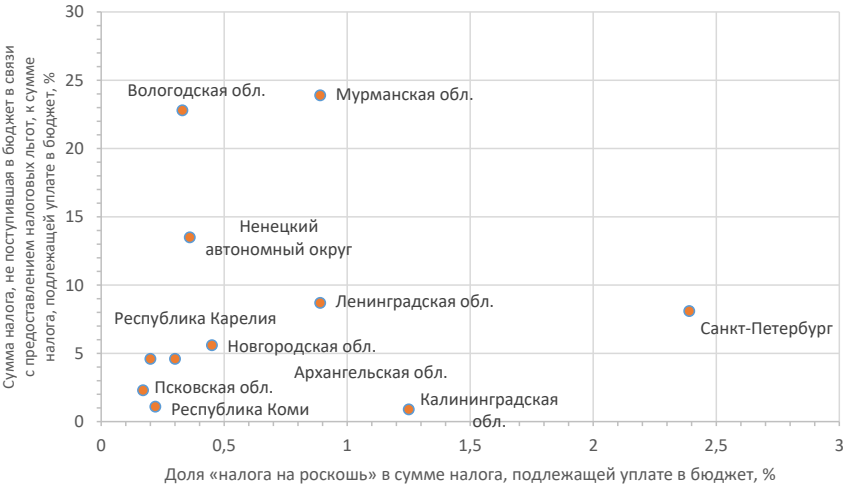


Рисунок 1  
Соотношение затрат на предоставление налоговых льгот и поступлений от повышающих коэффициентов для дорогостоящих автомобилей по транспортному налогу на примере регионов Северо-Запада России в 2023 г.  
Источник: составлено автором.

Figure 1  
The ratio of expenditures associated with tax benefits to revenues generated by surcharge coefficients for luxury vehicles under the transport tax, based on data from the Northwestern Federal District regions of Russia in 2023  
Source: compiled by the authors.

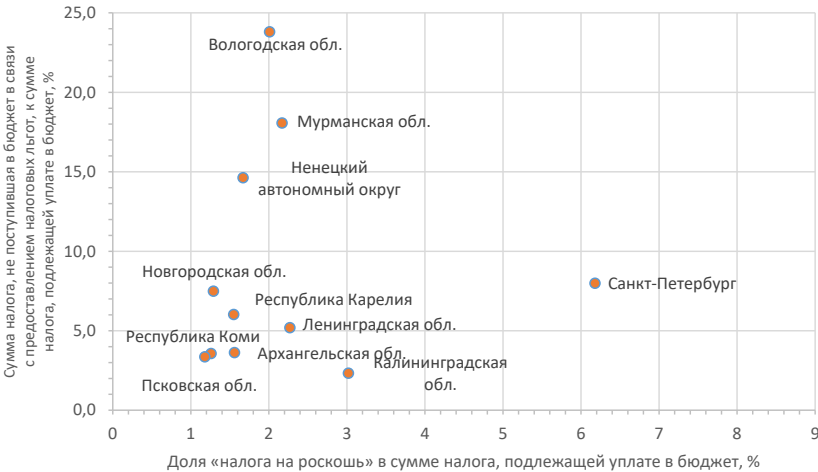


Рисунок 2  
Соотношение затрат на предоставление налоговых льгот и поступлений от повышающих коэффициентов для дорогостоящих автомобилей по транспортному налогу на примере регионов Северо-Запада России в 2020 г.  
Источник: составлено автором.

Figure 2  
The ratio of expenditures associated with tax benefits to revenues generated by surcharge coefficients for luxury vehicles under the transport tax, based on data from the Northwestern Federal District regions of Russia in 2020.  
Source: compiled by the authors.

Так, в Санкт-Петербурге затраты на предоставление налоговых льгот (8 % от суммы налога, подлежащей уплате в бюджет) близки к поступлениям, генерируемым плательщиками «налога на роскошь». В ранее указанных регионах – лидерах по затратам на предоставление льгот ситуация аналогична: в Вологодской области на 23,8 % затрат на льготы приходится 2,01 % поступлений от дорогостоящих автомобилей, в Мурманской области на 18,1 % – 2,17 %.

Сложившаяся ситуация с транспортным налогом сегодня демонстрирует преобладание затрат на предоставление налоговых льгот как до отмены повышающих коэффициентов «1,1» и «2», так и после. Вышесказанное обязывает нас отбросить гипотезы баланса исследуемых показателей (H0) и преобладания повышающих коэффициентов над льготами (H2).

Отмена повышающих коэффициентов и их крайне низкая доля в налоговых поступлениях формирует такую диспропорцию, при которой региональные бюджеты лишь теряют потенциальные поступления через предоставление налоговых льгот уязвимому населению без существенного вклада обеспеченных налогоплательщиков. В большей степени вышесказанное ставит вопрос о достаточности перераспределения как одной из функций налога.

Считаем, что ключевым фактором оптимизации транспортного налога должно стать обеспечение такого состояния, при котором налогоплательщики, обладающие возможностями покупки товаров роскоши, смогут покрывать большую часть затрат, которые несет бюджет при предоставлении налоговых льгот. Для этого стоит вернуть повышающие коэффициенты «1,1» и «2», пересмотрев требования к попаданию автомобилей под их действие, так как цены на автомобили значительно выросли с 2022 г. К примеру, для коэффициента «1,1» установить пороговые значения от 5 до 7,5 млн рублей,

а для коэффициента «2» – от 7,5 до 10 млн рублей. Возможно, имеет смысл ввести коэффициент «4» для автомобилей со сверхвысокой стоимостью. Таким образом будет расширен перечень дорогостоящих автомобилей, что позволит увеличить налоговые поступления.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Полученные результаты подтверждают, что транспортный налог в текущей редакции не выполняет в полной мере свою распределительную функцию: регионы СЗФО систематически недополучают доходы из-за широкого предоставления льгот, в то время как поступления от повышающих коэффициентов остаются символическими. Это согласуется с выводами А. С. Ярловой и Ю. И. Чернова [17], указывающими на высокую степень региональной дифференциации налоговой политики, однако впервые демонстрирует её социальные последствия через призму дисбаланса между льготами и «налогом на роскошь».

В отличие от исследований, посвящённых НДФЛ как основному инструменту сглаживания неравенства [7; 11; 12], данная работа расширяет понимание роли имущественных налогов, в частности транспортного, в формировании прогрессивной фискальной среды. Вместе с тем исследование ограничено данными официальной статистики, не учитывающей реальное распределение доходов среди льготников и владельцев дорогостоящих автомобилей. Тем не менее выявленная несбалансированность фискальной политики открывает широкие перспективы для дальнейших исследований, среди которых кластеризация регионов России по используемому соотношению затрат на предоставление льгот к поступлениям от «налога на роскошь». Практическая значимость работы заключается в возможности использования полученных выводов для оптимизации региональной налоговой политики.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

1. Белехова Г.В. Масштабы неравенства и особенности его восприятия в современной России. *Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз*. 2023;16(1):164-185. <https://doi.org/10.15838/esc.2023.1.85.9>  
Belekhova G.V. The scale of inequality and specifics of its perception in contemporary Russia. *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*. 2023;16(1):164-185. (In Russ.). <https://doi.org/10.15838/esc.2023.1.85.9>
2. Пугачев А.А. Трансформирующееся неравенство в России как угроза экономической безопасности и перспективы его сглаживания с помощью налогов. *Экономическая безопасность*. 2022;5(4):1321-1336. <https://doi.org/10.18334/ecsec.5.4.114996> EDN STLETK  
Pugachev A.A. Transforming inequality in Russia as a threat to economic security and prospects for its mitigation through taxation. *Economic Security*. 2022;5(4):1321-1336. (In Russ.). <https://doi.org/10.18334/ecsec.5.4.114996> EDN STLETK
3. Deaton A. *COVID-19 and Global Income Inequality*. NBER Working Paper 28392. 2021. <https://doi.org/10.3386/w28392>
4. Knell M., Stix H. Perceptions of inequality. *European Journal of Political Economy*. 2020;65:101927. <https://doi.org/10.1016/j.ejpoleco.2020.101927>

5. Мареева С.В., Слободенюк Е.Д. *Неравенство в России на фоне других стран: доходы, богатство, возможности*. Москва : НИУ ВШЭ; 2021. (Социально-экономическое неравенство в России: состояние, динамика, ключевые проблемы). ISBN 978-5-7598-2631-6 (e-book)  
Mareeva S.V., Slobodenyuk E.D. *Inequality in Russia against the Background of Other Countries: Income, Wealth, Opportunities*. Moscow: HSE University; 2021. (Socio-Economic Inequality in Russia: Status, Dynamics, Key Issues). (In Russ.). ISBN 978-5-7598-2631-6 (e-book).
6. Белехова Г.В. Тенденции монетарного неравенства в регионах Северо-Западного федерального округа в 2015–2020 годах. *Проблемы развития территории*. 2022;(3);24-41. <https://doi.org/10.15838/ptd.2022.3.119.3>  
Belekhova G.V. Monetary inequality trends in the regions of the Northwestern Federal District in 2015–2020. *Problems of Territory's Development*. 2022;(3);24-41. (In Russ.). <https://doi.org/10.15838/ptd.2022.3.119.3>
7. Малкина М.Ю. Институциональные основы неравенства доходов в современной экономике. *JIS*. 2016;(1);100-120. <https://doi.org/10.17835/2076-6297.2016.8.1.100-120>  
Malkina M.Yu. Institutional foundations of income inequality in the modern economy. *JIS*. 2016;(1) 100-120. (In Russ.). <https://doi.org/10.17835/2076-6297.2016.8.1.100-120>
8. Варшавский А.Е. Чрезмерное неравенство доходов – проблемы и угрозы для России. *Социологические исследования*. 2019;(8):52-61. <https://doi.org/10.31857/S013216250006136-2>  
Varshavskiy A.E. Excessive income inequality – Problems and threats for Russia. *Sociological Research*. 2019;(8):52-61. (In Russ.). <https://doi.org/10.31857/S013216250006136-2>
9. Дроздов О.А. Экономическое неравенство в России и перспективы его сокращения. *Научные труды Вольного экономического общества России*. 2020;(4). <https://doi.org/10.38197/2072-2060-2020-224-4-324-341>  
Drozдов O.A. Economic inequality in Russia and the perspectives of its reduction. *Scientific Works of the Free Economic Society of Russia*. 2020;(4). (In Russ.). <https://doi.org/10.38197/2072-2060-2020-224-4-324-341>
10. Костылева Л.В. Налогообложение как механизм регулирования неравенства населения. *Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз*. 2011;(3);66-77.  
Kostyleva L.V. Taxation as a mechanism for regulating population inequality. *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*. 2011;(3);66-77. (In Russ.).
11. Tjan J. The Role of tax systems in reducing income inequality: a Literature review. *Advances in Taxation Research*. 2024;2(1). <https://doi.org/10.60079/atr.v2i1.290>
12. Eydam U., Qualo H. Income inequality and taxes – an empirical assessment. *Applied Economics Letters*. 2023;31(18):1828-1835. <https://doi.org/10.1080/13504851.2023.2208328>
13. Пугачев А.А. Налоговое воздействие на неравенство потребления в контексте обеспечения экономической безопасности России. *Экономическая безопасность*. 2023;6(2):689-702. <https://doi.org/10.18334/ecsec.6.2.117765>  
Pugachev A.A. Tax impact on consumption inequality in the context of ensuring Russia's economic security. *Economic Security*. 2023;6(2):689-702. (In Russ.). <https://doi.org/10.18334/ecsec.6.2.117765>
14. Пугачев А.А. Потенциал налогового воздействия на экономическое неравенство граждан в России. *Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз*. 2024;17(1):142-158. <https://doi.org/10.15838/esc.2024.1.91.8>  
Pugachev A.A. The potential of tax impact on citizens' economic inequality in Russia. *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*. 2024;17(1):142-158. (In Russ.). <https://doi.org/10.15838/esc.2024.1.91.8>
15. Семенова Г.Н. Транспортный налог как инструмент сохранения дорожной инфраструктуры и улучшения экологической обстановки в мегаполисе. *Вестник Государственного университета просвещения. Серия: Экономика*. 2024;(2):89-103. <https://doi.org/10.18384/2949-5024-2024-2-89-103>  
Semenova G.N. Transport tax as a tool for preserving road infrastructure and improving the environmental situation in a megacity. *Bulletin of the State University of Education. Series: Economics*. 2024;(2):89-103. (In Russ.). <https://doi.org/10.18384/2949-5024-2024-2-89-103>
16. Шумяцкий Р.И. Транспортный налог в России: новые подходы в исчислении. *Сибирская финансовая школа*. 2021;(2):80-82. <https://doi.org/10.34020/1993-4386-2021-2-80-82>  
Shumyatskiy R.I. Transport tax in Russia: New approaches to calculation. *Siberian Financial School*. 2021;(2):80-82. (In Russ.). <https://doi.org/10.34020/1993-4386-2021-2-80-82>
17. Яловая А.С., Чернов Ю.И. Транспортный налог в Российской Федерации: основные проблемы и пути их решения. *Эпомен*. 2022;(68):356-362.  
Yalovaya A.S., Chernov Yu.I. Transport tax in the Russian Federation: Key problems and solutions. *Epomen*. 2022;(68):356-362. (In Russ.).
18. Малева Т.М., Карцева М.А., Кузнецова П.О. Неравенство возможностей в российских регионах: объективные оценки и особенности восприятия населением. *Экономика региона*. 2022;(3);673-686. <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2022-3-4>  
Maleva T.M., Kartseva M.A., Kuznetsova P.O. Inequality of opportunities in Russian regions: Objective assessments and features of public perception. *Economy of Regions*. 2022;(3) ;673-686. (In Russ.). <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2022-3-4>