

DOI 10.54596/2309-6977-2022-4-99-108

ЭОЖ 351.72

ҒТАМА 10.21.41

АВТО КӨЛІК ҚҰРАЛДАРЫНА САЛЫҚ САЛУДЫҢ ӘЛЕМДІК ТӘЖІРИБЕСІ

Рахимбаев А.Б.^{1*}, Калгулова Р.Ж.², Карипова М.Р.³

^{1*,2,3}Л.Б. Гончаров атындағы Қазақ автомобиль-жол институты, Алматы,
Қазақстан Республикасы

*E-mail: askarrakhimbaev@yandex.kz

Аннотация

Көлік құралдарына салынатын салық тікелей жатады және жергілікті бюджеттерге есептеледі. Оның әлемдегі жетекші мемлекеттердің жергілікті бюджеттерінің кірістеріндегі рөлі үнемі артып келеді, өйткені көлік құралдарының саны үнемі өсіп келеді. Әлемдегі көлік-логистикалық тізбектердің бұзылуымен де, көлік құралдарының жаңа түрлерінің пайда болуына байланысты автомобильдер саны артып келеді. Жақын арада әлемде көлік революциясы күтілуде. Бұл электромобильдердің өсіп келе жатқан қолданылуымен ғана емес, сонымен қатар қоғамдық салаға дәстүрлі емес көлік түрлерін енгізумен де байланысты.

Сондай-ақ, көлік салығын есептеу бүкіл әлемде үнемі өзгеріп, жетілдіріліп отырады. Бір сөзбен айтқанда, оның динамикалық мінез-құлқы бар, мысалы, жер салығы сияқты салықтан айырмашылығы. Осыған байланысты жетекші елдердің көлік салығын қысқаша зерттеу қажет.

Түйін сөздер: аспалы аспалы жолаушылар жолы, газдану мәселелері, кептелістерді азайту, экологияны жақсарту, жол апаттарын азайту, шетелдік көлік салығы тәжірибесі, ГФР, Франция, АҚШ, Қытай, Дания, Израиль, Австралия, Жапония.

МИРОВАЯ ПРАКТИКА НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Рахимбаев А.Б.^{1*}, Калгулова Р.Ж.², Карипова М.Р.³

^{1*,2,3}Казахский автомобильно-дорожный институт имени Л.Б. Гончарова, Алматы,
Республика Казахстан

*E-mail: askarrakhimbaev@yandex.kz

Аннотация

Налог на транспортные средства относится к прямым и зачисляется в местные бюджеты. Его роль в доходах местных бюджетов ведущих государств мира постоянно возрастает, так как количество транспортных средств имеет постоянную тенденцию к росту. Даже с разрушением транспортно-логистических цепочек в мире количество автомобилей растет по причине появления новых видов транспортных средств. В ближайшее время в мире ожидается транспортная революция. И это связано не только с растущим применением электромобилей, но и внедрением в общественную сферу нетрадиционных видов транспорта.

Так же исчисление налога на транспорт все время изменяется и совершенствуется во всем мире. Одним словом, имеет динамичное поведение, в отличие, например, от такого налога, как налог на землю. В связи с этим следует провести краткое изучение транспортного налогообложения ведущих стран.

Ключевые слова: канатная подвесная пассажирская дорога, проблемы загазованности, уменьшение пробок, улучшение экологии, снижение аварий на дорогах, зарубежный опыт налогообложения транспорта, ФРГ, Франция, США, Китай, Дания, Израиль, Австралия, Япония.

WORLD PRACTICE OF MOTOR VEHICLE TAXATION

Rakhymbaev A.B.^{1*}, Kalgulova R.Zh.², Karipova M.R.³

^{1*2,3} *Kazakh Automobile and Road Institute named after L.B. Goncharov, Almaty,
Republic of Kazakhstan*

**E-mail: askarrakhimbaev@yandex.kz*

Abstract

The tax on vehicles is classified as direct and is credited to local budgets. Its role in the revenues of local budgets of the leading countries of the world is constantly increasing, as the number of vehicles has a constant upward trend. Even with the destruction of transport and logistics chains in the world, the number of cars is growing due to the emergence of new types of vehicles. In the near future, a transport revolution is expected in the world. And this is due not only to the growing use of electric vehicles, but also to the introduction of non-traditional modes of transport into the public sphere.

Also, the calculation of transport tax is constantly changing and improving all over the world. In a word, it has a dynamic behavior, unlike, for example, such a tax as the land tax. In this regard, a brief study of the transport taxation of the leading countries should be carried out.

Keywords: aerial tramway, problems of gas pollution, reduction of traffic jams, improvement of the environment, reduction of road accidents, foreign experience in transport taxation, Germany, France, USA, China, Denmark, Israel, Australia, Japan.

Кіріспе

Қазіргі уақытта Қазақстан Республикасында көлік салығына ерекше рөл беріледі [1]. Көлік салығы-мемлекеттік қазынаға кірістерді жұмылдыру әдісі және Ұлттық экономика мен Халықаралық экономикалық процестерді мемлекеттік реттеудің ең тиімді құралдарының бірі [2]. Шет елдердің көлігіне салық салудың қолданылатын тәжірибесі негізінде бірқатар проблемаларды шешуге және Қазақстан Республикасындағы заңнамалық базаны жақсартуға болады.

Көлік салығының ерекшелігі оның мемлекеттің кіріс бөлігін толықтырудың фискалдық функциясы және экономикалық қатынастардың реттеуші рөлін орындауы болып табылады [3]. Осыған байланысты икемді салық саясаты Көлік құралдарын сатып алуды және пайдалануды ынталандырады, бұл белгілі бір уақыт аралығында оңтайлы.

Көлік құралдарына салынатын салықты төлеушілер мемлекеттік есепте тұрған меншік, меншікті сенімгерлік басқару, шаруашылық жүргізу немесе жедел басқару құқығындағы көлік құралдары бар заңды және жеке тұлғалар болып табылады. Қазақстанда көлік құралдарына салынатын салықты жеке тұлғалар жылына бір рет келесі жылдың 1 сәуірінен кешіктірмей төлейді [3]. Көлік құралдарына салынатын салықты салық төлеушілер жергілікті бюджеттердің кірісіне енгізеді.

Заңнамалық базаны жақсарту үшін міндетті түрде елдің экологиясына қамқорлық жасау керек, өйткені пайдаланылған газдардың бақылаусыз шығарылуы және жолдарда автомобиль көлігінің үнемі ұлғаюы жаман салдарға әкеледі [4]. Дұрыс ойластырылған көлік салығы, туындаған әрбір мәселедегі қиындықтарды ескере отырып, қоғамның көптеген мәселелерін тамаша шеше алады.

Өзектілігі

Логистика ғылыми пән ретінде макро, мезо - және микрологиялық жүйелердегі адам, материалдық, ақпараттық, қаржылық, сервистік және басқа да экономикалық ағындарды уақыт пен кеңістікте орналастыруды ұтымды ету мәселелерімен айналысады. Осыған байланысты, осы саладағы табысты көшбасшы мемлекеттердің тәжірибесін

талдау өте өзекті болып табылады, өйткені логистика қызметтің әртүрлі салалары мен салаларында орын табады, нарық субъектілері мен олар ұсынатын тауарлар мен қызметтердің бәсекеге қабілеттілігіне қол жеткізу және ұстап тұру үшін қажет.

Зерттеудің мақсаты – әлемнің жетекші елдерінің отандық нарыққа бейімделу үшін көлік құралдарына салық салуды қолданудағы шетелдік тәжірибесін талдау, қалалық бюджетті толықтыру және Алматы қаласында жолаушылар қоғамдық көлігінің (ЖҚК) жаңа түрін ұсыну [5].

Міндеті:

- 1) көлік құралдарына әлемдік салық салудың негізгі үрдістерін зерттеу;
- 2) жолаушылар қоғамдық көлігін (ЖҚК) субсидиялауға бюджет шығыстарын төмендетудің жолдарын табу;
- 3) ірі мегаполистердегі жолаушылар ағынының ұлғаюына байланысты дистрибуциядағы уақыт бойынша шығындардың барлық түрлерін қысқарту [6].

Жаңалық: Қазақстанда көлік салығына қатысты орынды шетелдік тәжірибелерді енгізу оларды отандық бизнес-орта контекстінде қолдануға мүмкіндік береді, өйткені көлік салығын ұтымды пайдаланудың мұндай тәжірибесі жеткіліксіз және көпжақты зерттелмеген және дамымаған 7].

Зерттеу әдістері. Зерттеу барысында аспалы жол түріндегі жолаушылар қоғамдық көлігінің (ЖҚК) жаңа түрін жасау арқылы тиімді жолаушылар ағындарын жобалау тұрғысынан нарықтық бәсекелестік орта жағдайында бизнестің ғылыми әдіснамасы және практикалық құралы ретінде логистика әдістері пайдаланылды. Логистика ғылыми пән ретінде макро, мезо және микрологиялық жүйелердегі адам, материалдық, ақпараттық, қаржылық, сервистік және басқа экономикалық ағындардың уақыт пен кеңістікте орналасуын ұтымды ету мәселелерімен айналысады [8]. Сондай-ақ, шетелдік тәжірибені Қазақстан Республикасының отандық жағдайларына бейімдеу үшін зерттеу объектісімен танысу сатысында талдау және синтездеу, әдебиеттерді салыстыру, жүйелі шолу сияқты жалпы ғылыми әдістер қолданылды.

Нәтижелер және зерттеудің негізгі бөлімі

Жіктеу бойынша аталған салық тікелей салық түріне жатады және жергілікті бюджеттерге есептеледі [9]. Сонымен қатар, әлемнің барлық елдерінде ол жергілікті сипатқа ие, яғни жергілікті көлік инфрақұрылымын жақсартуы керек [10]. Сондай-ақ, көлік салығын есептеу бүкіл әлемде үнемі өзгеріп, жетілдіріліп отырады. Бір сөзбен айтқанда, оның динамикалық мінез-құлқы бар, мысалы, жер салығы сияқты салықтан айырмашылығы. Осыған байланысты жетекші елдердің көлік салығын қысқаша зерттеу қажет. Жетекші мемлекеттерде көлік салығын жинау және функционалды тағайындау саласында белгілі бір жетістіктерге қол жеткізілді. Жақында жоғарыда аталған елдерде үкіметтер Газдану, кептелісті азайту, экологияны жақсарту және жол апаттарын азайту мәселелерін шешуге тырысуда. Осы салық есебінен қаржы қаражаты автожол инфрақұрылымын жақсартуға қатаң мақсатты сипатқа ие болды. Еуропаның барлық дерлік елдерінде бұл салық тұрақты көлік иелері үшін жеңілдіктерге ие болды және "өте улы машиналардың" жүргізушілері үшін салық ставкаларын көтерді. Көлік салығына салық салу тәртібін жетілдірудегі көшбасшы Германия Федеративтік Республикасы болып табылады. Германия федеративті мемлекет болғандықтан, әр түрлі аймақтарда өндіріп алу тұрғысынан айырмашылықтар бар. Кейбір жерлерде көлік иелері оның салмағы мен мөлшері үшін салық төлейді. Бірақ экология мәселесі бірінші орынға шықты. Автокөлікті есепке қою кезінде көлік иесі өзінің банктік шотын атайды, одан

салық органдары автоматты түрде ақша алады. 2009 жылдың екінші жартыжылдығынан бастап бүкіл Германия автокөлік жүргізушілерін салық салудың бірыңғай тәртібіне көшті. Енді салық қозғалтқыштың көлемі мен CO₂ атмосферасына шығарындылар үшін төленеді. Әрбір 100 текше см үшін бензин қозғалтқышы 2 еуро, ал 100 текше см дизель 9 еуро төлейді. Сонымен қатар, CO₂ шығарындыларының әр грамы үшін 120 грамм CO₂ шақырым жол - 2 евро. Бұл шектеу болашақта үнемі қысқарады. Гибридті машиналар үшін салықтар өте аз. Ал электромобильдер үшін салықтар мүлдем төленбейді [11].

Осыған ұқсас салық салу тәртібі Францияда да қолданылады. Бірақ көлік салығы қозғалтқыштың көлемінен емес, жылына бір рет оның ат күшінен алынады. Оған қоса, белгіленген салық салынбайтын ең төменгі 200 грамм газдан жоғары километрге CO₂ шығарындысының әрбір грамы үшін ақы алынады. Төлемнің соңғы түрі елдің экологиялық бағдарламаларына қатаң түрде түседі [12].

Америка Құрама Штаттарын қарастыратын болсақ, мұнда көлік салығын төлеу тәртібі өте қарапайым, бірақ өте тиімді. Кім көбірек көлік жүргізсе, ол көбірек төлейді. А Бұл тұтынылған бензин немесе дизель отынының мөлшерімен өлшенеді. Мұның бәрі салықтың өзі жанармай бағасына енгізілгендіктен. Және ешкім көлік салығынан жалтара алмайды. Естеріңізге сала кетейік, Қазақстанда негізгі берешектер қуатты және қымбат шетелдік көліктердің иелері болып табылады. Бұл тәртіп салықтың осы түрі бойынша берешекті біржола жояды. Бұл салық реформасындағы үлкен қадам емес пе [13]!

Айтпақшы, Қытай Халық Республикасы американдық көлік салығы жүйесіне көшті. Олар сондай-ақ жанармай бағасына осы маңызды салықты енгізді. Бірақ ерекшеліктері бар. Егер сатып алушы отандық автокөлікті алса, осылайша автомобиль бағасының тек 10% - төлейді. Егер-шетелдік өндіріс болса, онда ол оның құнының 40% - төлейді. Міне, барлық айырмашылық осында.

Көлікке салынатын ең жоғары салықтардың кейбірі Данияда, Израильде және Сингапурда да бар. Мысалы, Данияда автокөлік сатып алғанда, жүргізуші көлік құралына оның бағасының 105% төлеуі керек. Егер көлік 20000 мың АҚШ долларын құраса, онда сатып алушы 41000 доллар төлейді, мұнда 21000 көлік салығы. Бұл велосипедтер, скутерлер және мопедтер сияқты тұрақты көлік түрлерін ынталандыру үшін жасалады. Сондай-ақ, бұл елде жанармайға ең жоғары акциздер бар, яғни автокөлік жүргізушілері екі рет салық төлейді. Даниялықтар ЖІӨ-нің 50 немесе одан да көп пайызына жететін жоғары салықтарға түсіністікпен қарайды деп айту керек. Өйткені жиналған барлық салықтар жоғары зейнетақы, тегін білім және медицина бар әлеуметтік салаға жұмсалады. Әлі де Данияда ғана емес, Люксембургте де тегін қоғамдық көлікті енгізу жоспарлануда, яғни. жеке көлікке балама [14].

Егер қазақстандық шенеуніктер елдің әртүрлі бюджеттерін "кесіп алмаса", бізде де осындай жағдай болуы мүмкін еді. Автобус парктерінің субсидиялануына мысал келтіре отырып, дауласуға болады. Бұл солай. Бірақ Үлкен Алматы өзені бойында эл-Фараби даңғылынан барахолкаға дейін жоғары технологиялық аспалы жолаушылар аспалы жолын салуды ұсынуға болады. Есептеулер бойынша бұл жол 300 немесе одан да көп автобусты алмастыра алады. Әрі қарай, егер ол метрополитенмен біріктірілсе, онда бұл кептеліс, экологиялық таза, қауіпсіздік тұрғысынан қаланың көлік мәселелерін шешті. Бұдан басқа, халықаралық тәжірибе көрсеткендей, бір шақырым метро салу үшін бір миллиард АҚШ доллары қажет. Нұрсұлтан қаласында аяқталмаған жеңіл рельсті трамвайдың бір шақырымы 100-120 млн. АҚШ доллары тұрады [15].

Неміс немесе француз технологиялары бойынша бір км. супер заманауи аспалы жолдың құрылысы бес миллион долларды құрайды. АҚШ. Осындай жолдар Колумбия, Венесуэла, Бразилия сияқты елдердегі қалалық қоғамдық көліктерге кіреді [16].

Ресейде Нижний Новгородта Еділ өзені арқылы аспалы жол салынды. Көпір арқылы өтетін тұрақты кептелістерге байланысты адамдар бір жарым-екі сағат жұмсады бірнеше шақырым жүру үшін. 2012 жылы пайдалануға берілгеннен кейін жолға 12 минут кетеді. Сондай-ақ, қоғамдық көліктің бұл түрі әлемдегі жолаушылардың өзін-өзі қамтамасыз ететін жалғыз құралы деп айтуға болмайды. Нижний Новгородта аспалы аспалы жол екі жыл ішінде өз жемісін берді. Бірақ бұл жобаға қарсы Қытай мен Ресейдің автобус өндірушілері болуы мүмкін. Біздің шенеуніктер арасында осы мүдделердің "автобус лоббиі" бар. Сондықтан отандық шенеуніктер туралы ойлануға көп нәрсе бар. Аспалы жолдың тағы бір маңызды плюс-бұл үлкен қаржылық шығындарды ғана емес, сонымен бірге уақытты қажет ететін жер иелерімен ұзақ келіссөздер. Өйткені, ҰААЖ дәл осы себептермен аяқталмайды. Ал аспалы жол салу үшін жер учаскелерін алып қою талап етілмейді. Сондай-ақ, қала орталығында, Алматының алтын алаңында Тбилисидегідей шағын юркалы электр автобустары ғана жұмыс істейтін еді. Экологиямен байланысты көптеген мәселелер шешілетін еді. Жақын болашақта, 10-15 жылдан кейін бұл автобустар дрондарға айналады. Бұл тақырып үшін бөлек жұмыс қажет. Біздің шенеуніктер арасында осы мүдделердің "автобус лоббиі" бар. Сондықтан отандық шенеуніктер туралы ойлануға көп нәрсе бар. Аспалы жолдың тағы бір маңыздылығы - бұл үлкен қаржылық шығындарды ғана емес, сонымен бірге уақытты қажет ететін жер иелерімен ұзақ жүргізілетін келіссөздер. Өйткені (Үлкен Алматы айналма автомобиль жолы) ҰААЖ дәл осы себептер бойынша аяқтай алмайды. Ал аспалы жол салу үшін жер учаскелерін алып қою талап етілмейді. Сондай-ақ, қала орталығында, Алматының алтын алаңында Тбилисидегідей шағын юркалы электр автобустары ғана жұмыс істейтін еді. Экологиямен байланысты көптеген мәселелер шешілетін еді. Жақын болашақта, 10-15 жылдан кейін бұл автобустар дрондарға айналады. Бұл тақырып үшін бөлек жұмыс қажет.

Мысал ретінде Боливия штатындағы аспалы жолаушылар жолын (АЖЖ) келтіруге болады. Мі teleférico жолы қоғамдық көлікке балама ретінде салынды, оның көмегімен адамдар ла-пастан Эль-Альто шағын ауданына (теңіз деңгейінен 4150 м биіктікте) тез көтеріле алады. Мі Teleférico-Ұзындығы 30 шақырымға жететін әлемдегі ең ұзын аспалы жол. Бұл жерде айта кету керек, бұл бір аспалы жол емес, он жолдан тұратын желі. Бірақ бұл қашықтықты өту үшін 25 минут жеткілікті. Күн сайын арқан шамамен 160000 жолаушыны тасымалдайды. Боливиядағы кабельдік жол мүлдем жаңа-ол 2014 жылдан бері жұмыс істейді және ол өз жемісін беріп үлгерді және 2030 жылға қарай күнделікті тасымалданатын адамдардың санын 300 000-ға дейін арттыру үшін оны кеңейтуге ниетті. Ол сондай-ақ метромен біріктірілген, яғни. үлкен анимациялық әсерге ие. Қалалық көлік сияқты, вагон және кабина арқандары бірқатар жерлерде қолданылады. Олардың ішінде: 1) Нижний Новгород аспалы жолы; 2) Нью-Йорктегі Рузвельт аралының аспалы жолы; 3) Портленд әуе трамвайы; 4) Сингапур Кабельдік көлігі; 5) Гонконгтағы Ngong Ping Skyrail; 6) Меделлин Метрокабелі; 7) Каракас Metrocable; 8) Лондондағы Темза үстіндегі Air Line [17]. Жоғарыда көрсетілген тиімділік әсерінің техникалық-экономикалық негіздемесі ашық баспасөзде бар. Сондықтан оларды осы шағын мақалада келтірудің қажеті жоқ болар.

Бізде ендігі кезекте Израиль тұр. Бұл елде көлік салығы пайдаланылған газдардың қоршаған ортаға тигізетін зиянына байланысты сараланады. Ең ұлы көліктерді сатып алғанда, тұтынушылар оның бағасының 92% төлейді. Электромобильдер үшін машина құнының 10% алынады. Будандар үшін - 30%. Ал қалғандары үшін-орташа есеппен 70%.

Өздеріңіз білетіндей, жоғары салықтар армияға үлкен шығындармен түсіндіріледі. Сондай-ақ жоғары әлеуметтік шығындар.

Ең жоғары көлік салығы Сингапурда байқалады. Сингапурдағы автокөлік сатып алушылар көлік құралының нарықтық құнының 150% акцизін және тіркеу бажын төлеуі керек, сонымен қатар сатып алушылар СОЕ (Certificate of Entitlement — рұқсат беру бағдарламасы, елдегі жеке көліктердің санын азайту үшін) деп аталатын шектеулі Мемлекеттік рұқсаттарға өтініш беруі керек, бұл көлікті 10 жыл бойы пайдалануға мүмкіндік береді [18]. Мұндай рұқсаттың құны АҚШ-тағы жаңа Porsche Boxster немесе ауаның ластануы рекордтық деңгейге жеткен Гонконгтағы C-Class Mercedes сатып алуды жабуы мүмкін. Сингапур билігі берілген рұқсаттарды үнемі қысқартып отырады және қалалық ортадан автомобильдерді шығару саясатын жүргізеді. Себебі, мақсат - Сингапур тұрғындары үшін қоғамдық көлікті "бірінші таңдау" ету. 2010 жылдан бастап метрополитенді дамытуға 60 млрд. Сингапур доллары салынды (бағам 1 доллар. АҚШ 1,35 Сингапур долларына тең). Дүниежүзілік Банктің мәліметтері бойынша халықтың тек 15% - жеке көлігі бар. АҚШ-та бұл көрсеткіш 85% құрайды. Бірақ АҚШ-та Нью-Йорктегі автокөлікке қатысты жағдай ұқсас. Онда әлемнің қаржы астанасы тұрғындарының тек 50% - у машиналар бар. Бұл көлікке иелік етудің жоғары құнына, үлкен айыппұлдарға, үлкен кептелістерге және дамыған қоғамдық көліктерге байланысты. Осылайша, Мәскеу қаласындағы Тойота-королла, мысалы, стоить 22,000 тұрады. АҚШ, Сингапурда - шамамен 80 000 доллар.

Австралияда көлік салығының бастапқы жүйесі бар. Онда осы елдің тұрғындары көлік салығын бірыңғай мөлшерлемелер бойынша төлейді: біріншісі, жеңіл автомобильдерге-машина құнының 10 пайызы; екіншісі, жүк көліктеріне-оның бағасының 5 пайызы. Бірақ тағы бір қызықты ерекшелігі бар, құны 57 мың доллардан асатын премиум-класты жеңіл автокөліктерге 10 пайызға 33 пайыз мөлшерінде қосымша сән-салтанат салығы төленеді. Бұл жерде белгілі бір себеп бар сияқты. Естеріңізге сала кетейік, бізде жеке тұлғалардан алынатын табыс салығының жалпақ шкаласы бар және Қазақстанда бірде-бір салық айқын әлеуметтік сипатқа ие емес. Бұл жағдайда статус-кво сақталатын еді. Келісіңіз-бұл әділ болар еді және автотұрақ құрылысын қаржыландырудың қосымша көзі табылды. Онсыз барлық аулалар көліктерге толы.

Егер, мысалы, Дания мен Израильде көлік құралын сатып алу кезінде бір реттік фискалдық төлемдер ең жоғары болса, Жапонияда автомобильге иелік ету бойынша әлемдегі ең жоғары шығындар бар. Тұрақ орнын, яғни асфальтты жалға алу үшін жапондық автокөлік жүргізушісі 1000 доллар төлеуі керек. Ай сайын АҚШ. Тұрақты тұрақ орны және жергілікті басқару органының анықтамасы түріндегі растайтын құжат болмаса, Токионың бірде-бір тұрғынына көлік сатып алуға рұқсат етілмейді. Сондай-ақ, иесі тексеруден өтуі керек. Жаңа автокөлікке үш жылға талон беріледі, ал үш жылдан асатын автомобиль үшін жыл сайын техникалық байқаудан өту қажет. Микролитраждар үшін бұл процедура 1300 долларға аударылады. АҚШ. Үлкен машиналар үшін бірнеше есе көп.

Жапонияда көлік құралын сатып алу кезінде фискалдық төлемдердің үш түрі бар. Сатып алу кезінде машина құнының 5 пайызы бірден бюджетке алынады. Келесі Екінші салық машинаны есепке алу кезінде төленеді. Ол қозғалтқыштың массасы мен көлеміне байланысты есептеледі. Қозғалтқыш көлемі 2,5-тен асатын көлікке 500 доллар төлеуге тура келеді.

Соңғы үшінші, қазірдің өзінде жыл сайынғы көлік салығы автомобиль қозғалтқышының массасы мен көлеміне байланысты есептеледі. Сонымен, шағын

көлікке 54 доллар төленеді. АҚШ доллары, ал үлкені үшін, мысалы, джип 500 доллар. Бұл ақша жапондықтар өздерінің автоөнеркәсіпін дамытуға жеткілікті. Бұл қаражат қатаң мақсатты сипатқа ие.

Қазақстан Республикасында көлікке салық салу тәртібін қалай жақсартуға болады? Біз үшін халықаралық тәжірибенің қайсысы қолайлы? Көлік салығы мемлекет кірісін толықтырудың маңызды құрамдас бөліктерінің бірі болып табылады. Көлік салығының ерекшелігі-бұл мемлекеттің кіріс бөлігін толықтырудың фискалдық функциясынан басқа, экономикалық қатынастардың реттеуші рөлін атқарады. Шынында да, мемлекет икемді салық саясатымен осы уақыт аралығында ең оңтайлы көлік құралдарын сатып алу мен пайдалануды ынталандырады. Мысалы, Қазақстанда жеңіл автокөлікке салынатын салық ставкалары 4000 текше см-ден астам қозғалтқышы бар автокөлік сатып алу тиімді болмайтындай етіп сараланған.

Көлік құралдарына салынатын салықты төлеушілер мемлекеттік есепте тұрған меншік, меншікті сенімгерлік басқару, шаруашылық жүргізу немесе жедел басқару құқығындағы көлік құралдары бар заңды және жеке тұлғалар болып табылады.

Көлік құралдарына салынатын салық жылына бір рет, әдетте жыл сайынғы техникалық тексеруден өту кезінде төленеді. Келесі жылдың 1 сәуірінен кешіктірмей. Көлік құралдарына салынатын салық жергілікті бюджеттердің кірісіне енгізіледі, бұл ретте есептелген сомалар шегінде төленген салық сомасы қосарланған салық салудың әсерін болдырмайтын салық салынатын табысты айқындау кезінде шегеруге жатады.

Біз заңнамалық базаны әлі жетілдіруіміз керек. Өйткені, осындай керемет табиғатқа ие бола отырып, біз оған қамқорлық жасауымыз керек. А бақыланбайтын шығарындылар, және автомобиль көлігінің жолдарда үнемі ұлғаюы жаман салдарға әкеледі. Ал қанша адам көлік салығын төлеуден жалтарады. Жақсы ойластырылған көлік салығы қоғамның көптеген мәселелерін жақсы шеше алады. Біздің президент бұл мәселе бойынша бірнеше рет өз пікірін білдірді.

Қазақстанда, осылайша, жоғарыда келтірілген материалға сүйене отырып, көлік салығы ең кішкентайлардың бірі болып табылады. Барлық талданған елдерде халықтың табысы 10-20 есе жоғары. Ал Қазақстан автомобиль жолдарының дамыған желісімен ерекшеленбейді. Ең бастысы, бұл мемлекеттерде көлік салығынан түсетін түсімдер қатаң мақсатты сипатқа ие. Көп немесе аз Қазақстан азаматтары бюджетке көлік салығын аударады жолдардың жақсы жағдайы бұл жағдайға байланысты емес. Шындығында, салық төлеушілер Үкіметтің салықтарын қайда жұмсайтынын мүлдем білмейді.

Біз көлік салығын бензин құнына қосу идеясын енгізуді ұсынамыз. АҚШ-та жұмыс істейтініне ұқсас. Біріншіден, бюджетке түсімдер бірден артады, өйткені отынсыз жүру мүмкін емес және салық салудан аулақ болу мағынасын жоғалтады. Түскен салықтардың жеткілікті көлеміне жолдарды жақсартуға, көптеген жылдарға созылатын сапалы жолдарды салуға болады. Екіншіден, біздің еліміздің экологиясы әлдеқайда жақсарады, өйткені бензин бағасының өсуінен кейін көптеген адамдар өздерінің джипімен немесе жеңіл көлігімен жүруді, тіпті жаяу жүруді, таза ауамен дем алуды ойлайды. Уақыт өте келе адамдар гибриді көлік түрлеріне ауыса бастайды, электромобильдер мен адамдар қуат туралы емес, үнемділік туралы ойлана бастайды. Әрине, көптеген қателіктер бар. Біздің менталитетімізді ескеру қажет. Жанармай құю станциясында проблемалар туындайды. Көлеңкелі бизнес дамуы мүмкін. Мұны мемлекеттік құрылымдар мұқият қадағалап отыруы керек. Сондай-ақ құны 50 000 доллардан асатын машиналарға жоғары көлік салығын енгізген жөн. АҚШ. Тұрақ жағдайын ретке келтіру үшін бейнекамералармен арнайы жабдықталған тұрақ орны үшін 1000 доллар емес ақы енгізу

қажет., токиодағыдай және 50 доллар. АҚШ. Біздің елде тұрақ реформасын жасау уақыты келді. Көліктер қауіпсіз және қауіпсіз жерде тұруы үшін өркениетті арнаға ауыстырыңыз.

Мұндай салық салу кезінде кемшіліктерден гөрі артықшылықтар көп. Біздің Үкімет бұл туралы ойлануы керек.

Пікірталас (нәтижелерді талқылау). Зерттеу нәтижелері "Экономика" кафедрасының 2021-2024 жылдарға арналған ғылыми-зерттеу жұмысы аясында Л.Б. Гончаров атындағы ҚазАЖИ "Экономика" кафедрасының, ғылыми студенттер үйірмесінің отырыстарында талқыланды: "Әлемде және Қазақстанда жолаушылар қоғамдық көлігін (ЖҚК) дамытудың негізгі бағыттары". Кафедраның ҒЗЖ тақырыбы бойынша отандық және халықаралық ғылыми-практикалық конференцияларда жарияланған мақалалар бар.

Қорытынды

Жалпы, келесі тұжырымдар мен ұсыныстар жасаған жөн. Қазақстанда, осылайша, жоғарыда келтірілген материалға сүйене отырып, көлік салығы ең кішкентайлардың бірі болып табылады. Барлық талданған елдерде халықтың табысы 10-20 есе жоғары. Ал Қазақстан автомобиль жолдарының дамыған желісімен ерекшеленбейді. Ең бастысы, бұл мемлекеттерде көлік салығынан түсетін түсімдер қатаң мақсатты сипатқа ие. Көп немесе аз Қазақстан азаматтары бюджетке көлік салығын аударарды жолдардың жақсы жағдайы бұл жағдайға байланысты емес. Шындығында, салық төлеушілер Үкіметтің салықтарын қайда жұмсайтынын мүлдем білмейді.

Біз көлік салығын бензин құнына қосу идеясын енгізуді ұсынамыз. АҚШ-та жұмыс істейтініне ұқсас. Біріншіден, бюджетке түсімдер бірден артады, өйткені отынсыз жүру мүмкін емес және салық салудан аулақ болу мағынасын жоғалтады. Түскен салықтардың жеткілікті көлеміне жолдарды жақсартуға, көптеген жылдарға созылатын сапалы жолдарды салуға болады. Екіншіден, біздің еліміздің экологиясы әлдеқайда жақсарарды, өйткені бензин бағасының өсуінен кейін көптеген адамдар өздерінің джипімен немесе жеңіл көлігімен жүруді, тіпті жаяу жүруді, таза ауамен дем алуды ойлайды. Уақыт өте келе адамдар гибриді көлік түрлеріне ауыса бастайды, электромобильдер мен адамдар қуат туралы емес, үнемділік туралы ойлана бастайды. Әрине, көптеген қателіктер бар. Біздің менталитетімізді ескеру қажет. Жанармай құю станциясында проблемалар туындайды. Көлеңкелі бизнес дамуы мүмкін. Мұны мемлекеттік құрылымдар мұқият қадағалап отыруы керек. Сондай-ақ құны 50000 доллардан асатын машиналарға жоғары көлік салығын енгізген жөн. АҚШ. Тұрақ жағдайын ретке келтіру үшін бейнекамералармен арнайы жабдықталған тұрақ орны үшін 1000 доллар емес ақы енгізу қажет., токиодағыдай және 50 доллар. АҚШ Алматыда. Біздің елде тұрақ реформасын жасау уақыты келді. Көліктер қауіпсіз және қауіпсіз жерде тұруы үшін өркениетті арнаға ауыстыруымыз қажет.

Әдебиет:

1. Расчет налога на транспорт - Kgd.gov.kz.
2. Налог на транспорт - Kolesa.kz || Почитать <https://kolesa.kz> > content > transport-tax.
3. О налоге на транспортные средства - ИПС "Әділет" <https://adilet.zan.kz> > rus > docs
4. Указ Президента Республики Казахстан О Концепции по переходу Республики Казахстан к «зеленой экономике» (с изменениями от 10.09.2019 г.) [Электронный ресурс]. // Юрист – Параграф

- Online [web-портал]. – URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31399596 (дата обращения: 05.05.2021).
5. Циглер В., Манглер Р. Компания Siemens Desiro RUS – перспективный пригородный электропоезд [Электронный ресурс]. // Железные дороги мира. – 2016. – № 4. – URL: http://www.rzd-expo.ru/innovation/stock/railcar_rolling_stock/Desiro%20RUS.pdf (дата обращения: 16.05.2021).
6. Уральские Локомотивы [Электронный ресурс] // Siemens [web-сайт]. – URL: http://w3.siemens.ru/about_us/projects_in_regions/urals_federal_district/40344.html (дата обращения: 16 октября 2020).
7. Global Footprint Network Ecological Footprint – Ecological Sustainability [Электронный ресурс] // Global Footprint Network [web-сайт]. – URL: <http://www.footprintnetwork.org/en/index.php/GFN/> (дата обращения: 16.10.2020).
8. Adams R., Jeanrenaud S., Bessant J. Sustainability oriented innovation: a systematic review // Network for Business Sustainability. – Ottawa, 2013. – 234 p.
9. Налоги РК [Электронный ресурс] // [web-сайт]. – URL: <https://kuku.travel/article/ot-dlinnejshej-k-vysochajs>.
10. Понятие термина налоги [Электронный ресурс] // [web-сайт]. – URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki>.
11. Налог на машину в Германии [Электронный ресурс] // [web-сайт]. – URL: <https://www.tupa-germania.ru/nalogi/nalog-na-avtomobil.html>.
12. Транспортный налог: сколько платят за границей [Электронный ресурс] // [web-сайт]. – URL: <https://auto.mail.ru/article/30499-transportnyj-nalog-skolko-platyat-za-granitsej/>.
13. Налог на авто в Америке [Электронный ресурс] // [web-сайт]. – URL: <https://w8shipping.ua/ru/blog/avto-iz-ssha/nalog-na-avto-v-amerike>.
14. Какой налог на транспорт платят в других странах [Электронный ресурс] // [web-сайт]. – URL: <https://trans.info/ru/kakoy-nalog-na-transport-platyat-v-drugih-stranah-68050>.
15. Открытые вопросы создания ЛРТ в Астане [Электронный ресурс] // [web-сайт]. – URL: <https://inbusiness.kz/ru/amp/news/otkrytye-voprosy-sozdaniya-lrt-v-astane>.
16. Дороги канатные [Электронный ресурс] // [web-сайт]. – URL: https://www.turizm.ru/ratings/articles/top_10_samyx_vpechatlyayushhix_kanatnyx_dorog/.
17. Канатные дороги и транспортировка [Электронный ресурс] // [web-сайт]. – URL: https://www.peoples.ru/friday/12_rope-ways_of_the_world.html.
18. Сколько стоит быть автовладельцем в Сингапуре [Электронный ресурс] // [web-сайт]. – URL: <https://internationalwealth.info/life-abroad/taxes-for-auto-in-singapore/>.

References:

1. Calculation of transport tax - Kgd.gov.kz .
2. Transport tax - Kolesa.kz | Read <https://kolesa.kz/content/transport-tax>.
3. About the tax on vehicles - IPS "Adilet" <https://adilet.zan.kz/rus/docs>.
4. Decree of the President of the Republic of Kazakhstan On the Concept for the transition of the Republic of Kazakhstan to a "green economy" (as amended on 10.09.2019) [Electronic resource]. // Lawyer - Paragraph Online [web portal]. – URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31399596 (accessed: 05.05.2021).
5. Ziegler V., Mangler R. Siemens Desiro RUS - a promising suburban electric train [electronic resource]. // Railways of the world. - 2016. - No. 4. - URL: http://www.rzd-expo.ru/innovation/stock/railcar_rolling_stock/Desiro%20RUS.pdf (accessed: 05/16/2021).
6. Ural Locomotives [Electronic resource] // Siemens [website]. - URL: http://w3.siemens.ru/about_us/projects_in_regions/urals_federal_district/40344.html (accessed: October 16, 2020).
7. Global Footprint Network Ecological Footprint – Ecological Sustainability [Electronic resource] // Global Footprint Network [website]. - URL: <http://www.footprintnetwork.org/en/index.php/GFN/> (accessed: 10/16/2020).
8. Adams R., Jeanrenaud S., Bessant J. Sustainability oriented innovation: a systematic review // Network for Business Sustainability. – Ottawa, 2013. – 234 p.
9. Taxes of the Republic of Kazakhstan [Electronic resource] // [website]. – URL: <https://kuku.travel/article/ot-dlinnejshej-k-vysochajs>.
10. The concept of the term taxes [Electronic resource] // [website]. – URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki>.
11. Car tax in Germany [Electronic resource] // [website]. – URL: <https://www.tupa-germania.ru/nalogi/nalog-na-avtomobil.html>.

12. Transport tax: how much is paid abroad [Electronic resource] // [website]. – URL: <https://auto.mail.ru/article/30499-transportnyij-nalog-skolko-platyat-za-granitsej/>.
13. Car tax in America [Electronic resource] // [web site]. – URL: <https://w8shipping.ua/ru/blog/avto-iz-ssha/nalog-na-avto-v-amerike>.
14. What kind of transport tax is paid in other countries [Electronic resource] // [website]. – URL: <https://trans.info/ru/kakoy-nalog-na-transport-platyat-v-drugih-stranah-68050>.
15. Open issues of creating an LRT in Astana [Electronic resource] // [website]. – URL: <https://inbusiness.kz/ru/amp/news/otkrytie-voprosy-sozdaniya-lrt-v-astane>.
16. Ropeway roads [Electronic resource] // [web site]. – URL: https://www.turizm.ru/ratings/articles/top_10_samyx_vpechatlyayushhix_kanatnyx_dorog/.
17. Cable cars and transportation [Electronic resource] // [website]. – URL: https://www.peoples.ru/friday/12_rope-ways_of_the_world.html.
18. How much does it cost to be a car owner in Singapore [Electronic resource] // [website]. – URL: <https://internationalwealth.info/life-abroad/taxes-for-auto-in-singapore/>.