

Запорожец Юлия Андреевна

студентка

Бадалова Анастасия Николаевна

ассистент кафедры

Юридический институт

ФГАОУ ВПО «Северо-Кавказский федеральный университет»

г. Ставрополь, Ставропольский край

ПРОБЛЕМЫ ВЗИМАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация: в данной статье авторами рассмотрено понятие «определение транспортного налога», его сущность, объекты налогообложения. Раскрыты основные проблемы исполнения налогового законодательства в области взимания транспортного налога, проанализированы подходы к исчислению налоговой ставки по транспортному налогу.

Ключевые слова: транспортный налог, налогообложение, региональный налог, региональный бюджет, транспортное средство.

Транспортный налог был введен 1 января 2003 года, однако еще в стадии законопроекта он вызвал ряд дискуссий. Данный налог является основным ресурсом финансового обеспечения дорожной отрасли, и от того, насколько своевременно он поступит в региональный бюджет зависят сроки и качество исполнения программ по ремонту и строительству дорог.

Если раньше, в законодательстве рассматриваемый вид налога был разделен на 4 группы (налог на пользователей автодорог; налог с владельцев транспортных средств; акцизы с продажи легковых автомобилей в личное пользование граждан; налог на водно-воздушные транспортные средства), то сейчас – это единый налог с достаточно четко определенной структурой.

Для того, чтобы понять сущность транспортного налога нужно дать его определение. Под транспортным налогом понимается региональный налог, ко-

торый обязателен к уплате на территории соответствующего субъекта Российской Федерации лицами, на которых в соответствии с российским законодательством зарегистрированы транспортные средства, признаваемые объектом налогообложения на основании ст. 358 НК РФ [1].

Объектами налогообложения, в соответствии с п. 1 ст. 358 НК РФ признаются: снегоходы, моторные лодки, катера, мотосани, автомобили, автобусы и другие самоходные машины и механизмы на пневматическом и гусеничном ходу, мотороллеры, мотоциклы, самолеты, теплоходы, парусные суда, вертолеты, гидроциклы, яхты, несамоходные (буксируемые суда) и другие водные и воздушные транспортные средства, зарегистрированные в установленном порядке в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Налоговая база определяется в соответствии с Налоговым кодексом РФ следующим образом. Если мы говорим о транспортных средствах, имеющих двигатели, налоговая база определяется исходя из мощности двигателя транспортного средства, которая измеряется в лошадиных силах. В отношении воздушных транспортных средств, имеющих тягу реактивного двигателя – как паспортная статическая тяга реактивного двигателя (считается суммарная паспортная статическая тяга всех реактивных двигателей) воздушного транспортного средства на взлетном режиме в земных условиях в килограммах силы. Рассматривая водные несамоходные (буксируемые) транспортные средства, нужно отметить, что в данном случае определяется валовая вместимость в регистровых тоннах.

Если водное и воздушное транспортное средство, не подпадает под вышеуказанные категории, налоговая база исчисляется исходя из единицы транспортного средства.

Определяя мощность двигателя транспортного средства следует руководствоваться технической документацией на соответствующее транспортное средство, а также получать соответствующие данные из регистрационных документов.

К сожалению, при взимании транспортного налога в Российской Федерации мы можем наблюдать ряд проблем.

Во-первых, поступление средств, которые были получены при взимании транспортного налога составляет около 50% от должной суммы. Низкий уровень собираемости обусловлен предоставлением налоговых льгот некоторым категориям граждан, уклонением налогоплательщиков от уплаты данного налога, а также отсутствием полной и достоверной информации о владельцах транспортных средств. Зачастую, граждане, оформляют транспортное средство на лиц, которые по законодательству России могут быть освобождены от уплаты налога, тем самым обходят механизм реализации транспортного налога.

Во-вторых, одной из важнейших проблем является поступление транспортного налога в бюджет. Основные поступления по нему осуществляются по месту регистрации транспортного средства, но при данной операции не учитывается наличие транзитных перевозок по территории РФ. Фактически получается, что автомобиль, осуществляя перевозки передвигается по территории нескольких субъектов, нанося ущерб дорожному полотну, а денежные средства, полученные в ходе взимания транспортного налога поступают в бюджет другого региона.

Также, до 15 ноября 2015 года при расчете ставки налога на транспортное средство в Российской Федерации учитывалась: валовая вместимость, мощность двигателя, год выпуска транспортного средства, его категории. Законодатель обходил стороной наличие таких факторов, как вес автомобиля и нагрузку на дорожное полотно. Такой подход был нецелесообразен, поскольку обстоятельства, о которых говорилось ранее, напрямую влияли на затраты по обслуживанию транспортного средства дорожной сетью. Законодатель устранил данный пробел путем введения в силу некоторых положений Федерального закона №68 от 6 апреля 2011 года «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», а также дополнив Кодекс об административных нарушениях новой статьей, закрепляющей ответственность за несоблюдение требований законодательства о внесении платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн.

Однако, введение дополнительного налога вызвало немало споров по поводу его эффективности и целесообразности, поскольку, решая проблему обеспечения нормального состояния дорожного полотна, возникает ряд вопросов о влиянии такого налога на остальные сферы жизни общества.

В первую очередь, мы говорим о влиянии данного налогообложения на повышение роста цен на продукцию, перевозимую большегрузами. Например, за проезд большегрузного транспорта из Питера до Москвы владелец транспортного средства вынужден будет заплатить две с половиной тысячи рублей. Данная сумма составляет примерно 10 процентов нынешней средней ставки за грузоперевозку. Логично, что повышение ставки за грузоперевозку отразится на стоимости перевозимого товара оптовым поставщиком, а, значит, и на стоимости этого же товара для нас, покупателей.

Более того, существует точка зрения о еще большем «вреде» транспортных средств на дорожное полотно, после введения дополнительного налога. Данная государственная мера может привести к тому, что владельцы большегрузных машин возьмут малый транспорт, например, те же «Газели».

И то, что раньше могли перевезти одним «КАМАЗом», будет перевозиться 12–15 «Газелями», что еще больше увеличит нагрузку на дорожное полотно. Таким образом, возникает вопрос, – целесообразно ли введение дополнительного налога на большегрузный транспорт, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн?

Подводя итог вышесказанному, следует отметить, что механизм реализации взимания транспортного налога в Российской Федерации не находится на должном уровне. Существуют пробелы как в ныне действующих налоговых ставках, так и в процессе поступления денежных средств в бюджет. Возможно, для решения перечисленных проблем, было бы разумно установить в НК РФ норму, которая обязывала плательщика транспортного налога предъявлять справку, выданную налоговым органом об отсутствии задолженности по уплате налога при регистрации или перерегистрации автотранспорта, решить ряд проблем, возни-

кающих при введении дополнительного налога на большегрузный транспорт путем дополнительной регламентации соответствующих положений в действующем законодательстве о налогах и сборах.

Налоговое право находится в постоянном развитии, и может быть, в будущем, мы сможем увидеть, как законодатель решит ряд проблем посредством механизма правового регулирования.

Список литературы

1. Налоговый кодекс. Часть 2 (от 05.08.2000 №117-ФЗ) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/popular/nalog2/> (дата обращения: 04.12.2015).

2. Николаев И.А. Налоговые новации в бюджетной стратегии до 2023 года // Финансовые и бухгалтерские консультации. – 2008. – №10. – С. 37.