

Дело в том, что отпускные не являются доходом за выполнение трудовых обязанностей. Поэтому датой получения дохода в данной ситуации будет не последний день месяца, как при оплате труда, а день выплаты дохода (п. 1 ст. 223 НК РФ) [1].

В главу 23 Налогового кодекса Российской Федерации «Налог на доходы физических лиц», принятую 05.08.2000 г., неоднократно вносились изменения и дополнения. После введения данной главы отдельные ее положения потребовали уточнений. Так, статьей 207 НК установлено, что налогоплательщиками признаются физические лица, являющиеся налоговыми резидентами РФ, а также физические лица, получающие доходы от источников в РФ, не являющиеся налоговыми резидентами РФ. Возраст физического лица при этом не оговаривается. Это означает, что и малолетний ребенок является налогоплательщиком, если он располагает объектом обложения. Проблема в том, что не во всех случаях подоходный налог может быть удержан у источника выплаты. Вместе с тем порядок уплаты налога несовершеннолетними лицами законом не предусмотрен, хотя на практике уплачивают его родители, но с юридической точки зрения они не обязаны это делать. С другой стороны, законодатель не предусматривает, что представителем налогоплательщика может выступать его родитель, а, следовательно, и уплачиваемый им налог за своего несовершеннолетнего ребенка формально может являться непризнанным.

Необходимо отметить, что существует решение арбитражного суда, которое разъясняет, что в случае выдачи зарплаты в конверте, то есть без выплаты НДФЛ налоговым агентом (предприятием), эта обязанность переходит к тому, кто получил этот невыплаченный налог, то есть к работнику предприятия. С предприятия в этом случае удерживается только штраф за неправильную уплату налога (вернее неуплату).

Для устранения «конвертной» схемой зарплаты и совершенствования НДФЛ необходимо осуществить следующие изменения:

Во-первых, следовало бы законодательно установить предел, ниже которого работодатель не имеет права выплачивать заработную плату наемным работникам и привязать эту сумму к прожиточному минимуму и освободить от налогообложения, то есть установить стандартный вычет.

Во-вторых, следует установить прогрессивную шкалу налогообложения по ставкам, при этом, изменить механизм налогообложения, установив объектом налогообложения совокупный доход налогоплательщиков.

В-третьих, после всех этих изменений, требуется принятие мер по установлению действенного контроля за доходами налогоплательщиков и за движением наличных денег в экономике. Так же следует предоставить налоговым органам право отслеживать прирост имущества и уровень потребления за определенный период, как это делается во всех развитых странах, где одного факта осуществления расхода достаточно, достаточно, чтобы предъявить лицу обвинение в неуплате налога.

Такой порядок вынуждает налогоплательщиков получающих крупные суммы незаконных (неучтенных) доходов искать возможность заплатить с них налоги. Одновременно необходимо ужесточить ответственность за злоупотребления полномочиями со стороны должностных лиц налоговых органов и за нарушение прав налогоплательщиков.

Таким образом, данные меры принесут положительный результат, только в случае последовательной их реализации. Поэтому система налогообложения доходов граждан в Российской Федерации еще далека от совершенства и в ближайшее время необходимо проводить налоговое администрирование данного налога.

Литература

1. Налоговый кодекс Российской Федерации. Части первая и вторая: [Текст] : офиц. текст. – М.: Эксмо, 2015. – 735 с.
2. www.nalog.ru – Федеральная налоговая служба РФ.

УДК 336.73

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ЕВРОПЕЙСКИХ СТРАНАХ

*к.э.н., старший преподаватель Соловьева Н.Е.
бакалавр Голубоцких Л.С.
бакалавр Емельянова А.Д.
бакалавр Михайлюкова А.И.
Белгород, Россия*

Белгородский государственный национальный исследовательский университет

Аннотация: В статье проведен сравнительный анализ транспортного налога в таких странах как: в Российской Федерации, Франции, Германии, Англии, выделены основной механизм порядка исчисления налога в каждой стране и сделаны соответствующие выводы.

Ключевые слова: транспортный налог, порядок исчисления и уплаты налога, европейские страны, Российская Федерация.

THE COMPARATIVE CHARACTERISTIC OF THE TRANSPORT TAX
IN THE RUSSIAN FEDERATION AND THE EUROPEAN COUNTRIES

*Cand.Econ.Sci., senior teacher Solovjeva N.E.
bachelor Golubotskikh L.S.
bachelor Yemelyanova A.D.
bachelor Mikhaylyukova A.I.
Belgorod, Russia,
Belgorod State National Research University*

Abstract: In article the comparative analysis of a transport tax in such countries as is carried out: in the Russian Federation, France, Germany, England, are allocated the main mechanism of an order of calculation of a tax in each country and the corresponding conclusions are drawn.

Keywords: transport tax, order of calculation and payment of a tax, European countries, Russian Federation.

Налогообложение транспортных средств в России и европейских странах таких как: Германия, Франция Великобритания значительно отличается друг от друга.

В России налог на транспортные средства зависит только от мощности двигателя. При рассмотрении нормативно-правовой базы по транспортному налогу, необходимо сказать, что важнейшее значение имеет Конституция Российской Федерации.

В соответствии со статьей 14 Налогового кодекса Российской Федерации транспортный налог является региональным налогом. Транспортный налог – один из двух налогов, призванных обеспечивать доходные источники государства на содержание транспортной инфраструктуры. Первым из них является акциз на нефтепродукты, позволяющий возложить дополнительную налоговую нагрузку на тех, кто наиболее интенсивно пользуется дорожной инфраструктурой. Вторым – это транспортный налог, который поможет привлечь к финансированию государственных расходов тех, кто, зарегистрировав свое транспортное средство, заявил его к участию в дорожном движении или предпринимательской деятельности.

Устанавливая налог, законодательные органы субъектов Российской Федерации определяют ставку налога, порядок и сроки его уплаты. При установлении налога законами субъектов Российской Федерации могут также предусматриваться налоговые льготы и основания для их использования налогоплательщиком [1].

За последние десятилетие в европейских странах при помощи транспортного налога власти регулируют транспортную ситуацию так, чтобы в городах не было заторов на дорогах и граждане страны не задыхались от выхлопных газов. В европейских странах уже ввели налоговые льготы для владельцев экологичных автомобилей и, ужесточили санкции для водителей «старых автомобилей».

В Германии с транспортным налогом «KFZ-Steuer» больше всего экспериментируют. В Германии 2008 году в разных регионах налоги формировались по совершенно разным принципам. Государство собирало с граждан деньги за массу и габариты автомобиля, но главным налогом считался экологический класс. С июля 2009 года в Германии введен единый принцип налогообложения автомобилистов. Водители платят одновременно за объем двигателя и за объем выброса CO₂, где измерения производились в кубометрах, так например, автомобиль с бензиновым двигателем стоит не так дорого – 2 евро за каждые 100 см³, а объемы дизельных автомобилей обходятся дороже – по 9 евро за каждые 100 см³.

С 12 июня 2015 вступил в силу закон для электромобилей «ЕмоG», согласно которому, владельцы освобождены на 10 лет от транспортного налога. Эта льгота касается тех автомобилей, которые были или будут куплены до 31 декабря 2015 года. Одновременно с этими изменениями, от транспортного налога освобождаются все электрические автомобили всех классов транспортных средств. С 1 января 2016 года до 31 декабря 2020 года для электрических автомобилей будет действовать освобождение от транспортного налога на 5 лет.

С 1 сентября для всех вновь зарегистрированных автомобилей с бензиновым или дизельным двигателем применяются более строгие нормы выбросов евро-6. Для покупателей нового автомобиля с бензиновым или дизельным двигателем, начиная с 1 сентября 2015 г. применяются более строгие нормы выбросов, так называемый евро-6.

Величина налога зависит от двух показателей. Первый – это объем двигателя, чем больше кубиков, тем выше цена. Сто кубиков стоят два евро, двести – четыре, триста – шесть и так далее. Но это только для бензиновых двигателей. Владелец машин с дизельными моторами не повезло. В их случае цена ста кубиков – 9 с половиной евро. Двести стоят девятнадцать евро и так далее.

Второй показатель расчета транспортного налога – это объем выброса углекислого газа в атмосферу. Есть так называемый базовый объем – сейчас это 95 граммов на километр пути. Если машина в него укладывается, дополнительно платить ничего не надо. Но затем считается уже каждый грамм сверх этого норматива. Цена вопроса – два евро за грамм.

Помимо CO₂-налог исчисляется на каждого владельца транспортного средства с двигателем внутреннего сгорания – будь то дизель или бензиновый двигатель, новый или старый автомобиль. Эта сумма рассчитывается: соответствующее число делится и на дизель и умножается на бензин. В результате налог спи-

сывается со счета владельца раз в год, автоматически. Поэтому транспортный налог для автомобилей и их постановки на учет, начиная с сентября 2015 года, осуществляется дорожке.

Но дополнительно хозяева машин в Германии платят и за объем выбросов CO₂, причем этот газ стоит куда дороже: 2 евро за каждый грамм! Впрочем, есть льготная норма – если автомобиль выделяет меньше 95 грамм CO₂ на километр пути, то немцу платить за экологию не придется. Однако этот лимит будет ежегодно снижаться: в 2012 году максимально разрешенный «бесплатный выхлоп» был до 110 граммов на километр. Такая система поощряет покупку и производство более экологических автомобилей.

Во Франции действует двухступенчатая система. При регистрации нового автомобиля владелец платит единовременный налог в зависимости от объема и мощности двигателя. По принципу, чем больше лошадиных сил, тем выше цена техпаспорта. Собранные средства идут на финансирование дорожной отрасли [2].

Вторая ступень – ежегодный налог, который начисляется в зависимости от того, сколько граммов углекислого газа автомобиль выбрасывает в атмосферу за 100 километров пробега. Ставки прогрессивные – чем «больше» выхлоп, тем больше придется заплатить.

Владельцы машин, которые на 100 километров выбрасывают менее 200 граммов углекислого газа, от этого налога вообще освобождены.

Эти сборы идут на финансирование программ по сохранению чистоты воздуха и почвы. Такая система способствует покупке и производству более экологичных автомобилей.

Во Франции существует система платных автомагистралей.

Оплата идет за отдельные участки на специальных пунктах. Виньетки для платных дорог во Франции не существует. Есть два варианта оплаты при въезде и выезде с платного участка шоссе.

Например, это около 10 евро за каждые 100 км пути платной дороги для легковых автомобилей.

Великобритании. Дорожный налог взимается с владельцев автомашин, работающих на бензине, дизельном топливе и природном газе. Собственники электрокаров, гибридных моделей, а также автомобилей с объемом мотора менее одного литра его не платят. Размер налога определяется государственным агентством «DVLA», которое регистрирует автомобили и выдает водительские удостоверения в зависимости от объема двигателя. Четких ставок нет, поскольку в расчет берется также чистота выхлопа. Раз в год автовладелец получает из DVLA письмо с указанием размера налога. С этим письмом необходимо прийти на почту, внести указанную сумму и получить бумажный диск, подтверждающий уплату налога. Диск должен быть размещен на лобовом стекле, чтобы полицейские его видели [2].

Примерно 80% от средств, собранных в виде дорожного налога, идет на финансирование дорожной отрасли. Оставшаяся часть – на различные экологические программы, связанные в основном с улучшением качества воздуха.

В Великобритании, а также во Франции, Германии и практически во всех других странах Евросоюза существует особый порядок уплаты налога для собственников сильно подержанных автомобилей. Если машина просто старая, но постоянно ездит по дорогам общего пользования, то действует обычная схема. Иное дело, если она официально признана раритетом и используется лишь эпизодически для участия в выставках, ралли олдтаймеров и т.п. В этом случае владелец получает специальный сертификат, позволяющий платить дорожный налог лишь за определенное, небольшое количество дней в году. Впрочем, хозяин раритетной машины вправе ездить на ней и сверх этого срока, но тогда и транспортный налог ему придется платить на общих основаниях, за весь год.

Таким образом, в Европейских странах и Российской Федерации транспортный налог направлен на улучшения качества автодорог и развитию инфраструктуры дорожной отрасли.

Литература

1. Налоговый кодекс Российской Федерации. Части первая и вторая: [Текст] : офиц. текст. – М.: Эксмо, 2015. – 735 с.

2. www.consultant.ru «КонсультантПлюс» – законодательство РФ: кодексы, законы, указы, постановления, нормативные акты.

УДК 336

К ТЕОРЕТИЧЕСКИМ ВОПРОСАМ ОРГАНИЗАЦИИ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ФИНАНСОВОЙ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВА

магистрант, Тостубаева А. Е.

Караганда, Казахстан

Карагандинский экономический университет Казпотребсоюза

Аннотация: в данной статье даётся анализ терминов «система» и «финансовая система». Рассматриваются дискуссионные вопросы структуры и состава финансовой системы, анализируются мнения разных авторов. Особое внимание уделено характеристике звеньев и подзвеньев финансовой системы государства.

Ключевые слова: система, финансовая система, финансовые отношения.