

4. Проблемная стройка: почему число обманутых дольщиков в России будет расти [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL:<http://www.forbes.ru/biznes/358835-problemnaya-stroyka-pochemu-chislo-obmanutyh-dolshchikov-v-rossii-budet-rasti>

5. Банки вместо ДДУ: как новая схема продажи жилья изменит рынок новостроек. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://realty.rbc.ru/news/5a01cf9a9a794735447205df>

6. Федеральная служба государственной статистики (Росстат) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://gks.ru/>

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА И ЕГО ПЕРСПЕКТИВЫ

*Ю.В. Коваленко, Н.Е. Соловьева,
г. Белгород, Россия*

В современных экономических реалиях наиболее важным рычагом, регулирующим финансовые поступления в региональные бюджеты Российской Федерации, являются именно региональные налоги. Они призваны обеспечивать субъекты Российской Федерации финансовыми ресурсами, необходимыми для решения важнейших социально-экономических задач. С помощью таких финансовых инструментов, как налоги, сборы, налоговые льготы, а также финансовые санкции, которые являются неотделимой частью системы налогообложения, руководство регионов может воздействовать на экономическое поведение организаций, при этом стремясь создать равные и оптимальные условия всем участникам общественного воспроизводства [8].

Действующая практическая деятельность порядка исчисления, взимания региональных налогов демонстрирует наличия существенных недостатков в налоговом законодательстве, что влияет на поступления в региональные бюджеты денежных средств в виде налоговых доходов, все это приводит к дефициту финансов и ухудшению и проблемам финансовой зависимости регионов от политики вышестоящих уровней [4].

А значит, существует ряд недостатков, которые оказывают на развитие и формирование регионального бюджета, так как транспортный налог занимает центральное место в налоговой системе имущественного налогообложения.

Следовательно, следует сказать, что собираемость транспортного налога в Российской Федерации составляет приблизительно 50 % от должной суммы. Согласно статистическим данным за 15 лет можно выделить факторы, влияющие на налогообложение транспортных средств:

- низкая собираемость транспортного налога в РФ;

- функционирующие ставки транспортного налога не отображают разную степень воздействия легковых, грузовых автомобилей и автобусов на экологию и дорожную сеть страны;

- налоговые доходы от транспортного налога не компенсируют расходов на содержание и ремонт дорожной сети в соответствии со степенью воздействия автотранспортных средств на нее [7].

За последние годы было предложено большое количество вариантов реформирования транспортного налога. Одним из них является включение его в стоимость бензина. Также предполагалась замена этого налога экологическим сбором. Цель этой реформы заключается в обновлении автопарка, так как на автомобили старше 10 лет сейчас приходится более 50% всех автомобилей [4]. Такие транспортные средства потребляют больше горючего, а значит и больше наносят ущерб природе, и сильнее изнашивают дорожное покрытие. Еще одним вариантом реформирования выделяют переход к расчету налога, исходя из километража пробега [6]

В большинстве стран при установлении ставок транспортных налогов на большегрузный транспорт, в первую очередь, учитываются вес автомобиля и нагрузка на дорожное полотно, так как эти факторы напрямую связаны с затратами на обслуживание данного транспортного средства дорожной сетью. Российская система налогов на автотранспорт и нефтепродукты не обеспечивает поступлений, необходимых для финансирования дорожного хозяйства, не компенсирует расходов на содержание и ремонт дорожной сети в соответствии со степенью воздействия транспортных средств на нее [2].

Для решения существующих пробелов целесообразно выделить следующие рекомендации по повышению результативности налогового контроля за правильностью исчисления и своевременности уплаты транспортного налога в бюджеты регионов.

В первую очередь нуждается в доработке системы градации автомобилей по мощности с разницей в 50 лошадиных сил. То есть владельцы автомобилей мощностью 101 лошадиная сила и владельцы автомобилей мощностью 150 лошадиных сил сейчас исчисляют транспортный налог по одной ставке. Следует выделить такие варианты решения:

- проводить исчисления с каждого транспортного средства за каждую дополнительную лошадиную силу, благодаря чему будет линейная зависимость величины построенная на мощности транспортного средства;

- за автомобиль мощностью, например, 154 лошадиные силы будет взиматься налог как за 150-сильный автомобиль плюс добавка за дополнительные лошадиные силы. Таким образом, будет осуществляться плавный переход от одной категории к другой;

- градация мощности автомобилей по более мелким интервалам, например от 100 лошадиных сил до 125 лошадиных сил и от 125 лошадиных сил до 150 лошадиных сил вместо действующей системы от 100 лошадиных сил до 150 лошадиных сил [1].

Во-вторых, совместно со службой судебных приставов нужно наделить налоговых инспекторов специальными полномочиями, которые позволят направлять документы работодателю-должнику для взыскания налоговых платежей из выручки хозяйствующих субъектов или заработной платы [6].

Кроме этого законодательно закрепить право за ГИБДД при перерегистрации автомобиля (покупка, продажа) обязывать владельцев автотранспортных средств предоставлять копию платежного документа об уплате налога или справку из ИФНС, что он задолженности по налогам по продаваемому транспортному средству не имеет [3].

Таким образом, можно предположить, что основным направлением совершенствования транспортного налогообложения на территории субъектов Российской Федерации может являться не повышение ставок, а решение проблемы в развитии дифференциации налоговых ставок, что будет способствовать собираемости налога и пополняемости региональных бюджетов.

Список литературы:

1. Налоговый кодекс Российской Федерации [Текст] : офиц. текст. – М. : Юрист, 2018. – 1038 с.
2. Ваганова О.В. Оценка стоимости недвижимости: практикум/ О.В. Ваганова, Д.И. Королькова.- Белгород : ИД «Белгород» НИУ «БелГУ», 2018.- 96 с.
3. Иризепова, М.Ш. Региональные особенности систем налогообложения малого и среднего бизнеса / М.Ш. Иризепова, Л.В. Перекрестова // Налоги и налогообложение. - 2015. - № 2. - С. 134-145.
4. Ияшвили, В.Б. Пути пополнения доходов региональных бюджетов за счет собственных источников и пути оптимизации расходов [Электронный ресурс].- Режим доступа: <http://openbudget.karelia.ru/books/conf4doc/18.htm>
5. Коростелкина, И.А. Проблемы региональной налоговой политики и направление и ее оптимизации [Текст] / И.А. Коростелкина // Экономические и гуманитарные науки.-2015.- №2.- С.63-73.
6. Налоги и налогообложение. Палитра современных проблем [Текст]: Монография / Под ред. И.А. Майбурова, Ю.Б. Иванова. - М.: ЮНИТИ, 2016. - 375 с.
7. Реунова, Л.В. Проблемы местного налогообложения и пути их решения [Электронный ресурс] / Л.В. Реунова // Экономика и менеджмент инновационных технологий. - 2014. - № 2.- Режим доступа: <http://ekonomika.snauka.ru/2014/02/3671>
8. Владыка М.В., Ваганова О.В., Переверзева Л.Е., Шварева В.И. Факторы роста государственного долга региональных субъектов российской федерации / Владыка М.В., Ваганова О.В., Переверзева Л.Е., Шварева В.И.// Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: Экономика. Информатика. 2014. № 21 (192). С. 53-58.