

проведения, руководствуясь существующими социально-экономическими факторами и уровнем налоговой дисциплины, которые могут оказать влияние на итоговый результат проводимой налоговой амнистии. При этом не следует забывать, что для принятия окончательного решения о проведении налоговой амнистии должны быть определены не только ее цели, механизм, охватываемые виды налогов, меры по стимулированию участников, а также предоставляемые им со стороны государства дополнительные гарантии.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Гражданский кодекс Российской Федерации [официальный текст], Части 1 и 2. М.: Омега, 2012. – 982 с.
2. Налоговый кодекс Российской Федерации [официальный текст], Части 1 и 2. – М.: Проспект, 2013. – 836 с.
3. Мартин Г.П., Шуманн Х. Проведение налоговой амнистии. [Текст] – М.: Альпина, 2012. – 335 с.
4. Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland// Bundesministerium der Justiz. <http://www.gesetze-im-internet.de>. от 1.11.2013.

#### СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ РЕГИОНАЛЬНОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

*Лысенко С.А.*

*НИУ «БелГУ», г. Белгород, Россия*

Региональные налоги представляют собой источник формирования доходной базы бюджетов субъектов Российской Федерации. Система регионального налогообложения государства должна быть построена таким образом, чтобы обеспечивать самостоятельность бюджетов, способствовать их развитию и активизации. Все это позволит субъектам Федерации формировать свои бюджеты и составлять социально-экономические прогнозы регионов без вмешательства центральных органов.

Однако современная система региональных налогов имеет ряд недостатков и требует внесения коррективов. Одной из первостепенных проблем является необходимость выравнивания налоговых платежей с целью недопущения снижения суммы поступающих региональных налогов. Необходимо разработать меры по увеличению роли региональных налогов в доходной части бюджетов субъектов Российской Федерации. Полная независимость региональных бюджетов от центра невозможна, так как должно быть сочетание интересов, которые обеспечивают высокую степень самостоятельности бюджетов субъектов Федерации при сохранении главной роли федерального бюджета. Преобладание уровня централизации связано с преимуществом количества федеральных налогов, а так же с особенностью установления основных элементов. Основную часть налоговых поступлений формируют федеральные налоги (более 50%), в то время как региональные занимают в своей сумме всего около 10%. Система региональных налогов Российской Федерации базируется на трех налогах: налог на имущество организаций, транспортный налог и налог на игорный бизнес.

Налог на имущество организаций является ключевым, так как составляет основную долю налоговых доходов региональных бюджетов [6, с.31]. Обязанность

по уплате налога на имущество организаций возникает у большинства налогоплательщиков-организаций. Кроме того, Налоговый Кодекс Российской Федерации не предусматривает по этому налогу системы налоговых вычетов, а налоговые льготы имеют ограниченный характер. По данным Управления Федерального казначейства по Белгородской области поступления по налогу на имущество организаций варьируются от 5% до 7%, а в 2010 г. составляли около 9% в общей сумме поступлений доходов. Причиной эффективного изъятия является то, что имущество сложнее скрыть от налогообложения, оно является не только показателем платежеспособности предприятия, но и потенциальным источником дохода, следовательно, обложение имущества налогом создает стимул для его эффективной работы. Несмотря на высокую потребность региональных бюджетов в налоге на имущество организаций, доля от его поступлений снижается. Так, заметное снижение произошло с принятием главы 30 Налогового кодекса Российской Федерации, когда объектом обложения по данному налогу стали учитывать только основные средства, отнесенные к таковым в соответствии с нормами бухгалтерского учета. Повышение налоговой ставки с 2% до 2,2% значительного увеличения поступлений не дало. Это, прежде всего, связано с тем, что налоговая база по налогу на имущество организаций определяется исходя из остаточной среднегодовой стоимости основных средств. Данная стоимость в большинстве случаев занижена, кроме того в связи с нечастым обновлением оборудования предприятий, амортизация растет, и происходит уменьшение налогооблагаемой базы.

С 1 января 2013 года налог на имущество организаций претерпел существенные изменения, которые в силу принятых нововведений, так же позволят налоговым поступлениям по рассматриваемому налогу ползти вниз. Дополнен перечень основных средств, не признаваемых объектами налогообложения налога на имущество организаций. В соответствии с этим движимое имущество, принятое на учет в качестве с основных средств с 1 января 2013 года не облагается налогом на имущество организаций. Споры относительно данного нововведения продолжались давно, в связи с тем, что возникало двойное налогообложения по объектам движимого имущества – оно облагалось и налогом на имущество организаций и транспортным налогом.

Отмечены и другие проблемы «собираемости» налога на имущество организаций: корректировка и ужесточение применения налоговых льгот, изменение норм налогового законодательства касаясь уплаты налога на имущество обособленными подразделениями, не имеющими отдельного баланса (с целью привязать место уплаты налога с фактическим местонахождением организации), организация системы эффективного налогового контроля, а так же необходимо проводить повсеместное налоговое планирование.

Следующим по значимости является транспортный налог. Однако рассматриваемый налог имеет довольно серьезное значение для региональных бюджетов, так как представляет собой постоянный и ежегодно увеличивающийся источник пополнения регионального бюджета. В последние годы на территории Белгородской области в десятки раз выросло количество автомобилей, а так же обладателей водных и воздушных видов транспорта. В силу своей специфики, его плательщиками являются как организации, так и

физические лица. Отмечено, что доля налоговых платежей по транспортному налогу, уплачиваемая налогоплательщиками-физическими лицами в среднем в 2-3 раза выше, чем аналогичные платежи налогоплательщиков-организаций. Это отмечено тем, что большинство транспортных средств организаций попадают под налоговые льготы (например, сельскохозяйственная техника), а физические лица, в свою очередь, приобретают воздушные и водные транспортные средства, в связи с чем, их доля в налоговых поступлениях возрастает. По данным Управления Федерального казначейства по Белгородской области поступления по транспортному налогу достигают 3% в общей сумме поступлений доходов.

Транспортный налог является целевым налогом, и в первую очередь направлен на обеспечение дорожной сети регионов [7, с.75]. Однако установленные налоговые ставки никак не отражают это. В экономически развитых странах при установлении налоговых ставок принимается во внимание разная степень воздействия на дорожное полотно грузовых и легковых автомобилей. В российской налоговой системе не предусмотрено обеспечение денежных поступлений, необходимых для финансирования дорожного хозяйства [4, с.28]. Транспортный налог, установленный для каждого класса автомобилей, не компенсирует в полной мере затрат на ремонт и содержание российских дорог, так как степень их воздействия значительно выше. Применение существующей системы взимания транспортного налога неуклонно ведет к не равномерному распределению налоговой нагрузки, а к поиску всевозможных путей уклонения. Кроме того, налоговые ставки необходимо дифференцировать в зависимости от степени влияния транспортных средств на экологическое состояние территорий. Так, большие грузовые автомобили, либо автомобили с вредными веществами, оказывают огромное негативное влияние на экологию. Таким образом, увеличение ставок транспортного налога в Российской Федерации, существенно превышающее значение налоговых ставок большинства европейских стран, приводит к тому, что при осуществлении международных перевозок у российского транспорта довольно низкая конкурентоспособность.

Необходимо оптимизировать уплату транспортного налога. Начать следует с организации полного и своевременного пополнения информационной базы. В связи с тем, что уплата транспортного налога, а так же определение налогоплательщиков осуществляется совместно с органами государственной инспекции по безопасности дорожного движения, необходима их совместная работа с территориальными налоговыми органами. Важным введением, произошедшим в 2012г. стала отмена доверенностей на управление транспортными средствами, в соответствии с чем плательщиками транспортного налога являются непосредственные владельцы транспортных средства. Кроме того, необходимо создать единую информационную базу для органов государственной инспекции по безопасности дорожного движения и налоговых органов с целью упрощения вычисления владельцев транспортных средств и, следовательно, привлечения их к уплате транспортного налога.

В целях повышения эффективности собираемости и уплаты транспортного налога целесообразна организация системы мер принудительного взыскания налоговых органов совместно с органами ГИБДД.

Проводимые таким образом рейды способствуют выявлению налогоплательщиков, которые уклоняются от уплаты транспортного налога. Актуализация налоговой базы по транспортному налогу позволит увеличить его «собираемость».

Налог на игорный бизнес не взимается на территории Белгородской области. Однако свою деятельность осуществляют букмекерские конторы, поступления по которым являются незначительными. По данным Управления Федерального казначейства по Белгородской области они составляют около 0,01% в общей сумме поступлений доходов.

Увеличение роли региональных налогов в формировании доходов бюджетов Российской Федерации может происходить только за счет полных, своевременных и сбалансированных налоговых платежей, уплачиваемых налогоплательщиками. Таким образом, необходимо оптимизировать налоговые поступления в бюджет, создать благоприятные условия для налогоплательщиков, заинтересовать их в необходимости уплаты налоговых платежей. Реформирование системы отечественных региональных налогов должно происходить с опорой на опыт зарубежных стран, где система регионального налогообложения шире, но существует возможность применения пониженных и дифференцированных ставок. Кроме того, совершенствование действующего налогового законодательства в Российской Федерации невозможно без поэтапного расширения полномочий территориальных органов власти при одновременном повышении эффективности налогового администрирования.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Артемьева, В.С. Пути реформирования регионального налогообложения как основы финансовой самостоятельности субъектов Российской Федерации [Текст]: учебное пособие для вузов / Под ред. В.С. Артемьева, – М: Фенкис, 2012. 234 с.
2. Коваль, Л.С. Налоги и налогообложения [Текст]: учебник / Под ред. Л.С. Коваль, – М.: ИНФРА-М, 2012. – 391 с.
3. Новикова, А.И. Налоговая статистика и прогнозирование [Текст]: А.И. Новикова, – СПб.: Питер, 2011. 383 с.
4. Плыкина, О.А. Транспортный налог [Текст]: учебное пособие для вузов / Под ред. О.А. Плыкина, – М: ГроссМедиа, 2012. 197 с.
5. Пронина, Л.И. Увеличение налогооблагаемой базы субъектов Российской Федерации [Текст] / Пронина Л.И. // Финансы. – 2011. – № 3. – 56 с.
6. Тамбовцева, А.Р. Налог на имущество организаций [Текст]: учебное пособие для вузов / Под ред. А.Р. Тамбовцева, – М: ЮНИТИ-ДАНА, 2012. 279 с.
7. Черник, Д.К. Налоги и налогообложение [Текст]: учебное пособие для вузов. / Под ред. Д. К. Черник, – М: Финансы и статистика, 2012. 304 с.