

Гончарова О.С. К вопросу о транспортном налоге, его функциях и значении // Академия педагогических идей «Новация». – 2018. – №6 (июнь). – АРТ 203-эл. – 0,2 п. л. – URL: <http://akademnova.ru/page/875548>

РУБРИКА: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 347.73

Гончарова Олеся Сергеевна
студентка 3 курса юридического факультета
Научный руководитель: Хачатрян Р.В.,
Старший преподаватель кафедры «Финансового и административного права» ФГБОУ ВО «Ростовский Государственный Экономический Университет» (РИНХ)
г. Ростов-на-Дону, Российская Федерация
e-mail: goncharowa.olesia2017@yandex.ru

**К ВОПРОСУ О ТРАНСПОРТНОМ НАЛОГЕ, ЕГО ФУНКЦИЯХ И
ЗНАЧЕНИИ**

Аннотация: Статья посвящена вопросам налогообложения транспортных средств в Российской Федерации. Исследуется понятие транспортного налога, его сущность, функции и значение.

Ключевые слова: налоговая ставка, налог на транспортное средство, налоговое законодательство, элементы налогообложения, региональный бюджет

Goncharova Olesya Sergeevna
3-year student of the Faculty of Law
FGBOU VO "Rostov State
Economic University "(RINH)
Rostov-on-Don, Russian Federation

TO THE QUESTION OF TRANSPORT TAX, ITS FUNCTIONS AND VALUES

Abstract: The peculiarities of the organization of the educational process on the example of a particular school are considered in the article, in conditions of transition to new GEF.

Key words: lesson, pourochnoe planning, educational process, federal state educational standard.

Транспортный налог в Российской Федерации имеет важное значение для формирования доходов бюджетов субъектов РФ, и как правило его поступления направляются на финансирование затрат, которые связаны с ремонтом и содержанием автомобильных дорог общего пользования.

Как и любой другой налог, транспортный налог индивидуален, так как обладает собственной правовой конструкцией, при этом имеющаяся судебная практика свидетельствует об определенных несовершенствах существующей модели транспортного налога, в частности отсутствуют четкие критерии определения объектов налогообложения, имеются сложности с применением налоговых льгот.

Современный период развития транспортного налога отличается частичной трансформацией в косвенное налогообложение из-за повышения акцизов на бензин, дизельное топливо и моторные масла. Соответственно происходит усиление роли транспортного налога в системе налогового механизма, и он является важнейшим инструментом государственного регулирования всех этапов жизненного цикла транспортного средства: приобретение, использование, продажа и утилизация.

Возможность дифференцировать ставки на транспортные средства в зависимости от года их выпуска и экологического класса позволяет рассматривать транспортный налог и как инструмент налогового механизма, который компенсирует внешние экологические эффекты (экстерналии), которые связаны с его эксплуатацией [9, с. 448].

Таким образом, можно утверждать, что сегодня, транспортный налог, который представляет собой, по сути, имущественный налог, направлен на исполнение фискальной функции (для наполнения региональных бюджетов) и является целевым (предназначен для формирования денежных фондов, инвестирующих средства в дорожную инфраструктуру).

В юридической литературе под транспортным налогом понимается прямой или поимущественный налог, основной задачей которого является налогообложение права владения имуществом, а именно транспортом [8, с. 129].

По справедливому утверждению А. А. Берестового, наиболее полно сущность транспортного налога можно уяснить посредством исследования функций, которые он выполняет. При этом следует отметить, что в юридической литературе вопрос относительно функций транспортного налога имеет дискуссионный характер [3, с. 299].

Под функциями транспортного налога следует понимать исторически-конкретный механизм, который отражает соотношение публичных и частных интересов правового воздействия на общественные отношения, возникающие по поводу владения, пользования и распоряжения транспортными средствами, признаваемыми объектами налогообложения в соответствии с законодательством о налогах и сборах.

Также ряд авторов отмечает, что функции транспортного налога следует рассматривать как основные направления воздействия налогов как правовой категории на сознание и психику участников налоговых отношений, которые направлены на достижение целей и задач проводимой государством налоговой политики [7, с. 940].

Действительно, налоговая политика, которая законодательно оформлена нормами налогового права, определяет «иерархическую структуру» функций транспортного налога. Система воздействия фискального платежа характеризуется двойко, с одной стороны, она статична, а с другой стороны – подвижна [4, с. 78].

Современный транспортный налог в РФ выполняет две функции - фискальную и регулирующую.

Фискальная функция – это исторически первая функция, которая выполняется всеми налогами и выражается она в том, что посредством налогов, государством создаются необходимые денежные фонды, которые предназначены для удовлетворения публичных потребностей.

Безусловно, без фискальной функции, невозможно существование ни одного государственно-организованного общества. При этом, по мнению отдельных авторов, не следует и переоценивать ее значение, она должна доминировать и подавлять другие функции налогов.

Транспортный налог выполняет не только фискальную, но и регулирующую функцию, которая реализуется при помощи финансово-правовых стимулов и запретов, позволяет государству создать гибкий механизм налогообложения [6, с. 154].

Регулирующая функция транспортного налога, осуществляемая посредством финансово-правовых стимулов и запретов, позволяет государству создать гибкий механизм налогообложения.

Рассматривая функций транспортного налога необходимо следует исходить из следующих теоретических признаков транспортного налога, которые учитывают его экономическую и правовую сущность:

- транспортный налог - это фискальный платеж, который предусмотрен НК РФ и законами субъектов РФ, принятых на его основе;
- обязательный характер транспортного налога, предусматривающий невозможность законного отказа от его уплаты;
- транспортный налог - это платеж, который имеет денежную форму;
- транспортный налог является индивидуальным платежом-обязанностью, который в соответствии с налоговым законодательством должен быть исполнен самостоятельно налогоплательщиком;
- транспортный налог подлежит зачислению в бюджеты субъектов РФ.
- транспортный налог – это обязательный платеж, который представляет своего рода «особый кредит» государству [5, с. 99].

Функции, которые выполняет транспортный налог, оказывают значительное влияние на состояние процессов общественного развития. общественных процессов. Полагаем, что на современном этапе должна усиливаться регулирующая функция транспортного налога, которая направлена на обеспечение конституционных прав и свобод граждан, в частности, на решение экологических проблем, создание благоприятной окружающей среды.

В соответствии с нормами ст. 14 НК РФ, транспортный налог относится к региональным налогам и, следовательно, вводится в действие законами субъектов РФ и обязателен к уплате на территории соответствующего субъекта РФ. Региональное законодательство о транспортном налоге вводится в действие на территории субъекта РФ в порядке, предусмотренном гл. 28 НК, при этом законодательные органы субъекта РФ

самостоятельно определяют: ставку налога (в пределах, установленных НК РФ); порядок и сроки уплаты налога; налоговые льготы и основания для их применения.

В Ростовской области взимание транспортного налога регламентируется Областным законом от 10 мая 2012 года № 843-ЗС «О региональных налогах и некоторых вопросах налогообложения в Ростовской области» [2].

Исчисление и порядок уплаты транспортного налога в Ростовской области незначительно отличается от аналогичных в любом другом субъекте РФ. При этом в региональном законодательстве относительно порядка уплаты транспортного налога в Ростовской области имеется всего лишь один пункт 1 в ст. 6 Областного закона от 10 мая 2012 года № 843-ЗС «О региональных налогах и некоторых вопросах налогообложения в Ростовской области» в котором указано, что налогоплательщики уплачивают транспортный налог и авансовые платежи по транспортному налогу в бюджет по месту нахождения транспортных средств. Это положение практически полностью повторяет п. 1 ст. 363 НК РФ, в котором определено, что уплата налогоплательщиками транспортного налога производится по месту нахождения транспортных средств.

Существующая практика взимания транспортного налога говорит о наличии существенных недоработок в законодательстве, системе исчисления и взимания транспортного налога, что значительно снижает эффективность поступления налоговых платежей в региональные бюджеты субъектов Российской Федерации. По утверждению специалистов собираемость транспортного налога в современный период составляет менее 50 %, что делает этот налог неэффективным. Это дает понять: для государства данный налог является неэффективным. По открытым данным

его должны платить порядка 45 млн. человек, а по факту уплачивают только 20 млн. владельцев транспортных средств [10, с. 215].

Транспортный налог является одним из наиболее обсуждаемых среди налогоплательщиков. Большинство автовладельцев не воспринимают необходимость и целесообразность его своевременной уплаты из-за неэффективности решения проблем со строительством и эксплуатацией дорожного покрытия на территории РФ и в том числе в Ростовской области. Возникающие проблемы необходимо решать не только на федеральном уровне, но и на уровне субъектов РФ. Сегодня возрастает актуальность совершенствования администрирования транспортного налога, в том числе ужесточения контроля при его взимании. Однако, надо учитывать и тот факт, что собираемость транспортного налога, на наш взгляд имеет определённую зависимость от эффективности дорожной политике, если качество дорог не будет повышаться, а ставки налога будут возрастать, то вероятность снижения доли налогоплательщиков возрастет.

Список использованной литературы:

1. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05 августа 2000г. № 117-ФЗ (в актуальной редакции) //Собрание законодательства РФ. 2000. № 32. Ст. 3340.
2. Областной закон Ростовской области «О региональных налогах и некоторых вопросах налогообложения в Ростовской области» от 10 мая 2012г. N 843-ЗС (в актуальной редакции) // Наше время. 2012. N 237-246. 11 мая.
3. Берестовой А. А. Транспортный налог: правовые коллизии // Пробелы в российском законодательстве. 2012. №2. – С. 298 – 300.
4. Брызгалин А. В. Основные изменения в Налоговый Кодекс РФ в 2017 году. - М.: Гарант, 2006. – С. 78.
5. Захарова Т. В., Акимова Н. Н. Транспортный налог: экологическая целесообразность и необходимость дальнейшей трансформации /В сборнике: XI Экономические чтения: Сборник материалов конференции. Национальный исследовательский Томский государственный университет. 2016. - С. 96-102.

6. Коновалов В. В., Чушникова Е. В. Влияние транспортного налога на качество жизни в мегаполисе // ТДР. 2013. №6. – С. 153-154.
7. Кушнерёва К.Н. Транспортный налог в российской федерации: проблемы // Экономика и социум. 2017. № 6-1 (37). - С. 939-942.
8. Налоговое право: учебник / ред. Е. М. Ашмариной. — М.: Кнорус, 2016. — 294 с
9. Петрищева Д. В. Транспортный налог: актуальные проблемы и экономическая роль. /В сборнике: Державинские чтения материалы XXII Всероссийской научной конференции. 2017. - С. 448-452.
10. Сонина Э. Э. Транспортный налог. Что будет дальше? / Сборник научных трудов по итогам III международной научно-практической конференции. – Самара, 2016. – С. 215-217.

Дата поступления в редакцию: 06.06.2018 г.

Опубликовано: 11.06.2018 г.

© Академия педагогических идей «Новация», электронный журнал, 2018

© Гончарова О.С., 2018