

ПУТИ РЕФОРМИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ КАК ОСНОВЫ ФИНАНСОВОЙ САМОСТОЯТЕЛЬНОСТИ СУБЪЕКТОВ РФ

В. С. Павельева, студентка 4 курса экономического факультета ГОУВПО «Мордовский государственный университет имени Н. П. Огарева»

Е. П. Артемьева, студентка 4 курса экономического факультета ГОУВПО «Мордовский государственный университет имени Н. П. Огарева»

В статье рассмотрены актуальные проблемы современной системы регионального налогообложения РФ, как на федеральном уровне, так и на уровне субъектов РФ и приведены основные направления совершенствования регионального налогообложения

Ключевые слова: региональное налогообложение, транспортный налог, налог на имущество организаций, налог на игорный бизнес.

Региональные налоги являются исходной базой формирования доходов региональных бюджетов. Это должно обеспечивать не только самостоятельность бюджетов, но и активизировать их роль в проведение государственной региональной политики, дать возможность субъектам РФ без вмешательства центра формировать свои бюджеты и разрабатывать прогнозы социально-экономического развития на длительную перспективу.

Современной отечественной системе регионального налогообложения присущ целый ряд недостатков и недоработок. На протяжении всей новейшей истории реформирования системы налогообложения в России государство не уделяло должного внимания построению логичной, проработанной и, прежде всего, применимой на практике концепции регионального налогообложения.

Несмотря на определенную преимуществом Российской налоговой системы и её схожесть с системами регионального налогообложения экономически развитых стран, существующая практика взимания платежей по этой группе налогов говорит о наличии существенных недоработок в законодательстве, системе исчисления и взимания имущественных налогов, что

значительно снижает эффективность поступления налоговых платежей от этой группы налогов.

Транспортный налог еще в стадии законопроекта вызвал в обществе бурные дискуссии. В настоящее время можно выделить основные проблемы, возникшие с введением транспортного налога.

Собираемость транспортного налога в России составляет около 50 %, что связано с недополучением поступлений в бюджет в результате предоставления налоговых льгот, отсутствием достоверной информации о владельцах автотранспортных средств, а также с уклонением от уплаты транспортного налога. Налоговым законодательством определен порядок принудительного взыскания налогов с физических лиц, но на практике он является трудно реализуемым. В целях повышения собираемости транспортного налога было бы целесообразно установить в НК РФ норму, устанавливающую обязанность плательщика транспортного налога предъявлять справку налогового органа об отсутствии задолженности по уплате транспортного налога при регистрации, перерегистрации, прохождении технического осмотра транспортных средств. Необходимость введения такой нормы обусловлена тем, что в общей сумме транспортного налога, подлежащего к уплате в бюджет субъекта Российской Федерации, примерно 70 % приходится на налог, взимаемый с физических лиц, и 30 % – с организаций. Если от организаций поступает 91,9 % от начисленной суммы налога, то от физических лиц – только 68,5 %. При этом применение мер принудительного взыскания транспортного налога с физических лиц возможны только в судебном порядке [3].

Также решить проблему собираемости транспортного налога можно и иным путем. В соответствии со ст. 360 гл. 28 «Транспортный налог» НК РФ налоговым периодом по транспортному налогу признается календарный год. При этом отчетные периоды по транспортному налогу предусмотрены только для налогоплательщиков-юридических лиц. Таким образом, налогоплательщиками-физическими лицами сумма транспортного налога уплачивается только по окончании налогового периода. С учетом того, что

основную группу плательщиков транспортного налога представляют физические лица, установление сроков уплаты налога в течение налогового периода позволило бы равномерно распределить налоговую нагрузку и снизить задолженность по данному налогу. В связи с этим было бы целесообразно внести изменения в главу 28 «Транспортный налог» Налогового кодекса, предоставляющие право субъектам Российской Федерации устанавливать для налогоплательщиков-физических лиц сроки уплаты транспортного налога в течение налогового периода. Кроме того, необходимо было бы индексировать базовую ставку транспортного налога в соответствии с ежегодным изменением индекса инфляции.

Другой проблемой является то, что действующие ставки транспортного налога не отражают разную степень воздействия легковых, грузовых автомобилей и автобусов на дорожную сеть страны. 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, в отличие от аналогичных налогов в европейских странах, не обеспечивает поступлений, необходимых для финансирования дорожного хозяйства. Налоги, установленные российским законодательством для каждого класса автомобилей, не компенсируют расходов на содержание и ремонт дорожной сети в соответствии со степенью воздействия авто транспортных средств на нее. В целом ряде случаев установленные объекты налогообложения и ставки налогов в отличие от международной практики приводят к нерациональному распределению налоговой нагрузки между налогоплательщиками, к уклонению от уплаты налогов.

Кроме того действующая система ставок транспортного налога не отражают разную степень воздействия легковых, грузовых автомобилей и автобусов на экологию. Данная проблема может быть решена с помощью

дифференцированной схемы налогообложения в сфере автотранспорта: взимать крупный налог с владельцев больших, мощных автомобилей, и почти освободить от него малые автомобили. Например, автомобиль с объемом двигателя 4,5 л, даже если он соответствует требованиям «евро3», выделяет в атмосферу вредных выбросов больше, чем автомобиль с объемом 1,1 л, но без «евро».

Таким образом, увеличение ставок транспортного налога (особенно для автомобилей с мощностью двигателя более 200 л.с.), существенно превышающее значение ставок налогов на транспорт большинства европейских стран, приводит к понижению конкурентоспособности российского транспорта при осуществлении международных автоперевозок.

В Государственной Думе РФ обсуждаются поправки в Налоговый кодекс РФ об отмене транспортного налога и введении вместо него налога на реализацию горюче-смазочных материалов с целью совершенствования структуры финансирования дорожного хозяйства. В настоящее время основные поступления по транспортному налогу осуществляются по месту регистрации автомобильного транспорта. В итоге транзитные перевозки по территориям субъектов Российской Федерации не учитываются. Это приводит к недополучению средств бюджетами тех субъектов, по территории которых фактически осуществляются перевозки. То есть налоговые средства поступают в бюджет одного региона, а дороги изнашиваются в другом регионе. Введение налога на реализацию горюче-смазочных материалов обеспечит поступление средств в бюджеты именно тех субъектов, на территории которых используются автомобили. Кроме того, транспортный налог является прямым, а налог на реализацию горюче-смазочных материалов – косвенным. Таким образом, с введением налога на реализацию горюче-смазочных материалов государство сэкономит на администрировании транспортного налога.

Все перечисленные проблемы должны решаться не только на федеральном уровне, но и на уровне субъектов РФ. В качестве примера можно выделить следующие рекомендации по повышению результативности налогового

контроля за правильностью исчисления и своевременности уплаты транспортного налога в бюджет Республики Мордовия.

Во-первых, необходимо обеспечить качественное и полное информационное взаимодействие территориальных налоговых органов с органами ГИБДД, поскольку эффективность администрирования транспортного налога напрямую зависит от качества и полноты информации поступающей в налоговые органы.

База данных ГИБДД должна быть организована таким образом, чтобы сведения, в них содержащиеся были применимы как для ведомственного использования, так и для перечисления транспортного налога. Органы ГИБДД должны предоставлять в налоговые органы РМ полные данные, в том смысле, что на основании них можно было бы исчислить налог на транспортное средство.

Важно, чтобы в базе ГИБДД содержались только актуальные, т.е. подлежащие налогообложению транспортные средства. Таким образом, необходимо исключить из базы данных: угнанные транспортные средства; транспортные средства, владельцы которых не подавали заявление в правоохранительные органы; утилизированные, но без регистрации факта утилизации в ГИБДД, и т.д.

Улучшить ситуацию со сбором транспортного налога в бюджет РМ поможет сбор информации о владельцах транспортных средств, владеющих ими на основании доверенностей, это обеспечит привлечение этих лиц к уплате налога.

В свою очередь, налоговым органам РМ необходимо наладить тесное взаимодействие с органами ГИБДД, найти технические возможности использования информационных баз по транспортным средствам для формирования базы по транспортному налогу.

Во-вторых, в целях повышения эффективности мер принудительного взыскания задолженности по транспортному налогу, целесообразно организовывать работу по участию налоговых инспекторов в ежемесячных

рейдах совместно с органами ГИБДД и службой судебных приставов, целью которых является работа с лицами, уклоняющимися от уплаты транспортного налога.

Кроме того, совместно со службой судебных приставов налоговые органы должны определить возможности направления исполнительных документов работодателю для взыскания налоговых платежей должников из выручки организаций или заработной платы.

В-третьих, в целях увеличения поступления транспортного в РМ, следует рассмотреть вопрос о том, чтобы органы внутренних дел при регистрации, перерегистрации и техническом осмотре транспортных средств осуществляли проверки уплаты транспортного налога. Одновременно необходимо урегулировать вопросы актуализации налоговой базы по транспортному налогу.

Наиболее существенным региональным налогом является налог на имущество организаций. На уменьшение поступлений этого налога влияют три основных фактора. Во-первых, в Налоговом кодексе РФ по данному налогу установлены федеральные льготы, освобождающие от него имущество, используемое федеральными органами исполнительной власти для нужд обороны, гражданской обороны, обеспечения безопасности и правопорядка. Предоставление таких федеральных льгот можно рассматривать как скрытое налоговое изъятие региональных и местных налогов. Постановлением Совета Федерации Федерального Собрания РФ от 27 апреля 2005 г. № 133-СФ Правительству РФ рекомендовано при формировании федерального бюджета на 2006 г. обеспечить порядок возмещения бюджетам субъектов Федерации и муниципальным образованиям недополученных налоговых доходов в связи с предоставлением льгот, установленных Налоговым кодексом РФ. Однако соответствующего решения Правительством РФ пока еще не принято [5].

Во-вторых, до сих пор не регламентированы сроки регистрации имущества. В результате целый ряд имущественных объектов в течение многих лет не попадают в налоговую базу, и с них не уплачивается налог.

В-третьих, согласно Налоговому кодексу РФ налог на имущество обособленных подразделений, не имеющих отдельного баланса, а также на движимое имущество уплачивается по местонахождению организации и, соответственно, не попадает в бюджет субъекта Федерации. В первую очередь это касается Газпрома, который уплачивает налог на все движимое имущество по месту расположения головного офиса, т.е. в Москве.

Таким образом, необходима разработка законодательных инициатив по отмене на федеральном уровне льгот по данному налогу, установленных Налоговым кодексом Российской Федерации, либо по компенсации из федерального бюджета выпадающих доходов бюджетов субъектов Российской Федерации от применения существующих льгот по налогу на имущество организаций.

Для поддержки инновационной деятельности следует освободить на три года от налога на имущество энергоэффективное оборудование. Однако, эту льготу придется принимать на федеральном уровне, поскольку у регионов мало заинтересованности в уменьшении своей налоговой базы.

В целях обеспечения эффективности налогового контроля за правильностью исчисления и своевременностью уплаты налога на имущество организаций в Республике Мордовия необходимо наладить информационное взаимодействие налоговых органов со службами БТИ. Важно обеспечить формирование достоверных данных в БТИ. При этом особую значимость приобретают вопросы технического учета строений и сооружений и других объектов недвижимости. Хранящаяся в архивах БТИ информация, постоянно дополняемая и обновляемая, предназначена и используется органами государственной власти, местного самоуправления для установления собственников и владельцев строений, учета жилищного и нежилого фондов, выявления самовольного строительства, определения физического износа, стоимости и цены строений, налогообложения, подготовки документов при приватизации, выявлению залоговых и иных ограничений по распоряжению строениями и помещениями, а также для других специальных целей. Только

строжайший государственный учет способен полностью удовлетворить потребности юридических и физических лиц в необходимой информации и регистрации их прав на владение недвижимостью, а налоговые органы достоверной информацией об их имуществе.

Улучшить ситуацию с администрированием налога на имущество организаций в РФ поможет инвентаризация имущества организаций. Основными целями инвентаризации должны быть: выявление фактического наличия имущества и неучтенных объектов, подлежащих налогообложению; сопоставление фактического наличия имущества с данными бухгалтерского учета; проверка полноты отражения в учете обязательств.

При совершенствовании механизма взимания налога на имущество организаций полезно использовать зарубежный опыт. Налогообложение имущества организаций за рубежом имеет различные формы: налог на собственность и налог на недвижимость, включающие или не включающие налог на землю (Австрия, Швейцария). Чаще всего эти налоги предполагают выведение из-под налогообложения части имущества в установленном размере, иногда обязательную дифференциацию ставок (США). В некоторых странах скорректированная стоимость имущества, которая участвует в производстве, облагается в составе промыслового налога (Германия). Несмотря на отличия в налогообложении имущества предприятий в России и за рубежом (форма, механизм формирования, ставки, льготы), общая черта для всех налоговых систем – региональный или местный характер этих налогов [6].

Помимо транспортного налога и налога на имущество организаций к числу региональных относится также налог на игорный бизнес. Однако, выделение игорных зон на территории РФ привело к тому, что в большинстве субъектов РФ налог на игорный бизнес больше не поступает. Все это привело к снижению доли налоговых доходов бюджетов субъектов РФ в консолидированном бюджете РФ, увеличению федеральной финансовой помощи, что снижает самостоятельность региональных бюджетов.

Соответственно, с 30.06.2009 г. по условиям, оговоренным в федеральном законе, прекратили свою работу на территории Республики Мордовия казино и залы игровых автоматов, налоговые поступления от деятельности которых составляли около 500 млн. руб., или около 1 % бюджета Республики Мордовия. Таким образом, в бюджет республики эти деньги уже не поступают [2].

Итак, актуальные проблемы развития регионального налогообложения в РФ состоят в следующем. Имеет место уменьшение поступлений налога на имущество организаций в региональные бюджеты в связи с тем, что: установлены федеральные льготы на налог; не регламентированы сроки регистрации имущества; налог на имущество обособленных подразделений, не имеющих отдельного баланса, а также на движимое имущество уплачивается по местонахождению организации и, соответственно, не попадает в бюджет субъекта РФ. Актуальна проблема, связанная с недополучением поступлений по транспортному налогу в бюджет в результате предоставления налоговых льгот, отсутствием достоверной информации о владельцах автотранспортных средств, а также с уклонением от уплаты транспортного налога. Выделение игорных зон на территории РФ привело к снижению доли налоговых доходов бюджетов субъектов РФ и увеличению федеральной финансовой помощи.

Действующее федеральное законодательство чрезмерно ограничивает налогово-бюджетные полномочия органов власти субъектов РФ. Региональные и местные налоги и сборы покрывают лишь 15 процентов расходных потребностей региональных и местных бюджетов. Говоря об актуальности этой проблемы, можно привести для сравнения данные: в 1998 году в России действовали 23 местных налогов и сборов, доходы от которых составляли 97 процентов всех доходов муниципальных образований. В настоящее время осталось только 3 региональных и 2 местных налога. Причем на федеральном уровне остаются наиболее стабильные налоги (НДС, акцизы). Регионам остаются наиболее трудно собираемые налоги [4].

Реформирование регионального налогообложения должно происходить с учетом опыта зарубежных стран, в которых система региональных налогов

шире, но предусматривает пониженные и дифференцированные ставки. Если следовать этому опыту, то в России расширение перечня региональных налогов позволит существенно увеличить налоговый потенциал территорий, а более низкие ставки создадут более благоприятный режим для налогоплательщиков.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

- 1 [Налоговый кодекс Российской Федерации \(часть первая\) от 31.07.1998 № 146-ФЗ \(НК РФ\) \[Электронный ресурс\]](#): (с изм. и доп.) // Гарант [сайт информ.-правовой компании]. – [М., 2010]. – Режим доступа: <http://www.garant.ru/>
- 2 Головин А. Ю. Проблемы правового регулирования налогообложения игорного бизнеса [Электронный ресурс] / А. Ю. Головин. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
- 3 Проблемы собираемости транспортного налога [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.r68.nalog.ru>.
- 4 Пронина Л. И. Увеличение налогооблагаемой базы субъектов РФ / Л. И. Пронина // Финансы. – 2009. – № 3. – С. 15-17
- 5 Тамбовцева А. Р. Налог на имущество: очередные шаги на пути реформирования / А. Р. Тамбовцева // Экономика железных дорог. – 2010. – № 3. – С. 8-17.
- 6 Управление налоговым процессом в развитых странах // Экономика и управление в зарубежных странах. – 2010. – № 3. – С. 23-29.