

Мордовия: транспортный налог и местные бюджеты

транспортный налог: механизмы развития и перспективы его администрирования на местном уровне

Аннотация

В статье рассматриваются механизмы развития налогообложения транспорта. Предлагается закрепить нормативы отчисления от транспортного налога за местными бюджетами в целях совершенствования администрирования этого налога.

Ключевые слова: транспортный налог, автотранспорт, местные бюджеты, администрирование, налоговые ставки, налоговые льготы, стимулирование, ответственность

Стратегия финансирования дорожного сектора в России учитывает принятый в ведущих зарубежных странах подход к автомобильной дороге общего пользования как предоставляемой государством услуге. Реализация принципа «пользователь платит» предусматривается посредством сбора налогов на автотранспорт. На наш взгляд, ставки налогов должны максимально отражать объемы предоставляемых пользователям услуг и компенсировать ущерб, наносимый дорогам автотранспортом.

Существующая система налогообложения автотранспорта и нефтепродуктов включает акцизы на легковые автомобили и мотоциклы, автомобильный бензин, дизельное топливо, моторные масла, а также транспортный налог. Перечисленные налоги не являются закрепленными источниками финансирования дорожной отрасли, они в общей массе зачисляются

Залогов Н.А.

*канд. экон. наук,
заместитель
начальника
управления
экономической
политики
администрации
главы Республики
Мордовия,
г. Саранск
zalogov@e-mordovia.ru*

...ставки налогов должны максимально отражать объемы предоставляемых пользователям услуг и компенсировать ущерб, наносимый дорогам автотранспортом

в доходы федерального и региональных бюджетов¹. Российская система налогов на автотранспорт и нефтепродукты, в отличие от аналогичных налогов в европейских странах, не обеспечивает поступлений, необходимых для финансирования дорожного хозяйства.

Налоги и региональный бюджет

К полномочиям органов местного самоуправления относятся дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации [3].

Действующая система финансирования дорожного хозяйства включает три уровня – федеральный, региональный и муниципальный. Самые большие проблемы существуют именно на местном уровне. Ни один из вышеперечисленных действующих налоговых источников не участвует в формировании доходной части муниципальных бюджетов.

Как показывает практика, в условиях спада экономики основными источниками попол-

¹ *От редакции.* Заметим, что в данном случае речь идет о налогах разного плана: транспортный налог уплачивают юридические и физические лица, владельцы транспортных средств: автомобилей, мотоциклов, автобусов и др. самоходных машин, самолетов, вертолетов, моторных лодок, катеров и т.д. (см. ст. 357–358 НК РФ). Этот налог полностью перечисляется в региональный бюджет. Что же касается акцизов (федеральный налог) на автомобили, автомобильный бензин, дизельное топливо, моторные масла, то они уплачиваются в случае реализации указанных товаров или их иной передаче, в порядке, установленном ст. 182 НК РФ, что само по себе никакого отношения к автотранспортному хозяйству региона не имеет. Акцизы уплачивает продавец, который затем переносит этот налог на покупателя, включая его в покупную стоимость товара.

нения консолидированного бюджета субъектов Российской Федерации становятся регулярные налоги с предприятий и граждан. Так, по налогам, зачисляемым в доход консолидированного бюджета Республики Мордовия, основная доля (около 70%) в январе – ноябре 2009 года обеспечена поступлениями налога на доходы физических лиц (51,7%), имущественных налогов (17,8%). Так, за одиннадцать месяцев 2009 года прирост к 2008 году составил:

- 1) по налогу на доходы физических лиц – 9%;
- 2) по имущественным налогам – 12%. В том числе:
 - по транспортному налогу – 26%;
 - по земельному налогу – 23%;
 - по налогу на имущество физических лиц – 2%;
 - по налогу на имущество организаций – 4%.

Транспортный налог

Транспортный налог действует на территории Республики Мордовия с 1 января 2003 года и полностью зачисляется в республиканский бюджет. Минимальные ставки транспортного налога установлены главой 28 Налогового кодекса Российской Федерации. Субъектам Российской Федерации предоставлено право увеличивать ставку налога, но не более чем в пять раз². За период действия транспортного налога ставки были проиндексированы в 2005, 2006 и 2007 годах и в настоящее время в среднем превышают минимальные ставки, установленные налоговым законодательством, в 2,5 раза.

Значимость транспортного налога во многом обусловлена тем, что его поступления направляются на финансирование затрат, связанных

² В данном случае автор допускает неточность: согласно п. 2 ст. 361 НК РФ в редакции Федерального закона от 28.11.2009 № 282, действующей с 1 января 2010 г., ставки, установленные Налоговым кодексом РФ, могут быть увеличены (и уменьшены) законами субъектов федерации, но не более чем в 10 раз. См. также пп. «а» п. 4 ст. 1 Федерального закона от 28.11.2009 № 282 – *прим. ред.*

***российская
система налогов
на автотранспорт
и нефтепродукты,
в отличие от
аналогичных
налогов
в европейских
странах,
не обеспечивает
поступлений,
необходимых для
финансирования
дорожного
хозяйства***

с содержанием, ремонтом и развитием автомобильных дорог общего пользования. Это является одним из приоритетных направлений расходов регионального бюджета.

В условиях экономического кризиса снижается объем финансовой помощи из федерального бюджета и особенно остро стоит проблема увеличения собственной ресурсной базы бюджета. В этой связи роль доходных источников, которые в наименьшей степени зависят от волатильности экономической обстановки, в частности, транспортного налога, существенно возрастает.

В качестве частичной компенсации снижения объемов софинансирования полномочий субъектов Российской Федерации на федеральном уровне подготовлены изменения Налогового кодекса Российской Федерации, вступившие в силу с 1 января 2010 года. Так, субъектам РФ предоставляется право:

- увеличивать ставку налога, но не более чем в пять раз³;
- уменьшать ставку, но не более чем в десять раз;
- дифференцировать ставки налога в зависимости от года выпуска транспортного средства [4].

Нормативы налоговых отчислений в местные бюджеты

Рассматриваемые налоги являются на сегодня бюджетообразующими источниками с высокой степенью надежности. Поэтому, на наш взгляд, необходимо совершенствовать работу по увеличению их налогооблагаемой базы, обеспечить поиск неучтенных доходов, полностью и своевременно поступления в бюджет.

Сегодня в Республике Мордовия уже существует опыт активного взаимодействия органов местного самоуправления и налоговых органов по мобилизации доходов в бюджетную систему. Муниципальные власти оказывают помощь в администрировании земельного налога и налога на имущество физических

³ См. сноску 2 на с. 171 – прим. ред.

...в условиях спада экономики основными источниками пополнения консолидированного бюджета субъектов Российской Федерации становятся регулярные налоги с предприятий и граждан

лиц, в частности, в работе по вручению физическим лицам налоговых уведомлений и приему платежей от населения. Вместе с тем при проведении данной работы они ориентируются на доведенные до них прогнозные показатели по мобилизации указанных налогов.

Органами государственной власти некоторых субъектов федерации приняты решения об установлении нормативов отчислений транспортного налога в бюджеты муниципальных образований в соответствии со статьей 58 Бюджетного кодекса Российской Федерации. Такая практика сложилась в Ленинградской области (норматив отчисления транспортного налога в местные бюджеты составляет 50%), Оренбургской области (норматив отчисления – 70%), Смоленской области и Пермском крае (норматив отчисления – по 100%).

Решение вопроса об установлении нормативов отчислений транспортного налога в бюджеты муниципальных образований связано с проблемой невозможности реализации дифференцированного подхода по налоговым источникам, формирующим доходную часть бюджета поселений. В настоящее время большая часть из них дефицитные, особенно бюджеты сельских поселений.

Однако при распределении доходов по единым нормативам основная доля налога попадает в профицитные бюджеты городов и городских округов, что увеличивает дисбаланс по уровню налогового потенциала. Таким образом, сокращается объем средств, перераспределяемых и направляемых в менее развитые муниципальные образования на выравнивание уровня бюджетной обеспеченности.

Меры по повышению бюджетной самостоятельности местных бюджетов

На наш взгляд, необходимо повышать уровень самостоятельности местных бюджетов, заинтересованности органов местного самоуправления в росте налогового потенциала по транспортному налогу. В этой связи мы

...транспортные налоги являются бюджето-образующими источниками с высокой степенью надежности

предлагаем рассмотреть вопрос о внесении изменения в бюджетное законодательство Российской Федерации в части предоставления права субъектам РФ устанавливать муниципальным образованиям дифференцированные нормативы отчислений от федеральных⁴ и (или) региональных налогов и сборов, налогов, предусмотренных специальными налоговыми режимами⁵. Внесение данного изменения позволит увеличить бюджетную самостоятельность местных бюджетов, сократить разрыв между высокودотационными и профицитными местными бюджетами.

В условиях финансового кризиса налоги должны выступать не только как источник пополнения доходов бюджетной системы, но и как механизм стимулирования экономической активности хозяйствующих субъектов и граждан.

Реализация предложенных механизмов развития транспортного налога позволит:

- обеспечить стабильными источниками бюджетную систему регионов;
- повысить заинтересованность органов местного самоуправления в мобилизации транспортного налога;
- мотивировать налогоплательщика, проживающего в конкретном населенном пункте;
- повысить уровень ответственности за своевременность уплаты налога в бюджет и тем самым расширить его возможности пользоваться современной транспортной инфраструктурой.

Литература

1. Налоговый кодекс Российской Федерации.
2. Бюджетный кодекс Российской Федерации.
3. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

⁴ Заметим, что данная идея автора к транспортному налогу не имеет никакого отношения – *прим. ред.*

⁵ См. сноску 4 – *прим. ред.*

4. Федеральный закон от 28.11.2009 № 282-ФЗ «О внесении изменений в главы 22 и 28 части второй Налогового кодекса Российской Федерации».

5. Закон Республики Мордовия от 17.10.2002 № 46-З «О транспортном налоге».

6. Закон Ленинградской области от 14.10.2008 № 102-оз «Об установлении единых нормативов отчислений от транспортного налога».

7. Закон Смоленской области от 27.11.2002 № 87-з «О транспортном налоге».

8. Закон Оренбургской области от 30.11.2005. № 2738/499-III-ОЗ «О межбюджетных отношениях в Оренбургской области».

pn

Zalogov N.A.

Cand. of Econ. Sci., Deputy Head, Department of Economic Policy Management, Administration of the Head of the Republic of Mordovia, Saransk

Transport Tax: Mechanisms of Development and Prospects of Its Administrating at the Local Level

Abstract

The article examines the mechanisms of transport taxation. The author suggests assigning the norms of deductions from the transport tax to the local budgets in order to improve the administration of this tax.

Keywords: transport tax, motor transport, local budgets, administration, tax rates, tax rebates, incentives, responsibility