DOI: 10.17117/na.2015.07.157

Поступило в редакцию: 30.07.2015

<http://ucom.ru/doc/na.2015.07.157.pdf>**Николаева М.В.****Роль транспортного налога в формировании
доходов регионального бюджета****Nikolaeva M.V.****The role of the transport tax in the formation
of the regional budget revenues**

В статье рассмотрены правовые основы транспортного налога, его сущность и основные характеристики. Обусловлена необходимость и целесообразность взимания транспортного налога. Проведен анализ и сравнение динамики поступлений от транспортного налога в бюджеты Калужской и Тульской областей

Ключевые слова: доходы бюджета, налоги, налогообложение, региональные налоги, региональный бюджет, транспортный налог

The article deals with the legal framework of the transport tax, its essence and main characteristics. It causes the need and feasibility of levying vehicle tax. The dynamics of revenue from vehicle tax to the budgets of Kaluga and Tula regions are analyzed and compared

Key words: budget revenues, regional budget, regional taxes, taxes, transport tax

Николаева Мария Владимировна

Студент

Финансовый университет при правительстве
Российской Федерации (Калужский филиал)
г. Калуга, ул. Чижевского, 17

Nikolaeva Mariia Vladimirovna

Student

Financial university under the government of
Russian Federation (Kaluga branch)
Kaluga, Chizhevskogo st., 17

На сегодняшний день транспортное средство перестает быть предметом роскоши, о чем говорит неуклонный рост количества автомобилей как в России, так и во всем мире. Использование транспортных средств не ограничивается лишь денежными вложениям автовладельцев, а требует огромных объемов финансирования со стороны государства, например, в области создания и поддержания дорожной инфраструктуры. Все это объясняет целесообразность и справедливость введения транспортного налога.

В России транспортный налог был введен в 2003 году, заменив при этом два налога: налог с владельцев транспортных средств и налог на имущество физических лиц в отношении водных и воздушных транспортных средств. Регламентируется этот налог главой 28 Налогового кодекса РФ. Налог является региональным и вводится законами субъектов РФ. При этом денежные средства, полученные от уплаты данного налога, поступают в бюджеты субъектов Российской Федерации по нормативу 100% [1].

Налогоплательщиками транспортного налога признаются лица, на которых в соответствии с законодательством Российской Федерации зарегистрированы транспортные средства [2].

В соответствии со ст. 358 НК РФ объектом налогообложения признаются автомобили, мотоциклы, мотороллеры, автобусы и другие самоходные машины и механизмы на пневматическом и гусеничном ходу, самолеты, вертолеты, теплоходы, яхты, парусные суда, катера, снегоходы, мотосани, моторные лодки, гидроциклы, несамоходные (буксируемые суда) и другие водные и воздушные транспортные средства, зарегистрированные в установленном порядке в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Налоговая база в отношении транспортных средств, имеющих двигатели, определяется как мощность указанного двигателя – лошадиных сил, указанных в регистрационных документах.

Налоговые ставки по транспортному налогу устанавливаются законами субъектов Российской Федерации.

При этом, субъекты Российской Федерации вправе проводить собственную дифференциацию налоговых ставок в зависимости от мощности двигателя, валовой вместимости, категории транспортных средств, года выпуска транспортных средств (срока полезного использования – срока эксплуатации). Ставки могут быть увеличены (уменьшены) законами субъектов не более чем в 10 раз от ставки, указанной в Налоговом кодексе Российской Федерации.

Поскольку поступления от транспортного налога подлежат к зачислению в региональный бюджет, целесообразно оценить его роль в формировании бюджета субъекта РФ, особенно в контексте проблемы несбалансированности региональных бюджетов. Так, оценка рисков несбалансированности региональных бюджетов, проведенная Балыниным И.В. (на основе самостоятельно разработанной модели [6, с.318]), показала, что Калужская область относится к группе риска «выше среднего» [7, с.107].

Рассмотрим это на примере двух схожих по характеристикам регионов центрального федерального округа РФ – Калужской и Тульской областей.

Таблица 1. Динамика поступлений от транспортного налога в Калужской и Тульской областях

Год	Калужская область		Тульская область	
	Объем поступлений от транспортного налога, руб.	Доля в структуре доходов бюджета, %	Объем поступлений от транспортного налога, руб.	Доля в структуре доходов бюджета, %
2012	553 159 185,12	1,45	689 506 966,29	1,56
2013	641 898 265,09	1,69	824 599 184,58	1,68
2014	741 162 093,40	1,84	1 043 689 504,77	1,69

Источник: Составлено автором на основе данных официального сайта Федерального казначейства РФ [11]

Анализируя таблицу 1, можно сделать вывод, что в Калужской и Тульской областях наблюдается положительная динамика как объема поступлений от транспортного налога, так и доли этих поступлений в структуре доходов бюд-

жета. Это, вероятно, связано с ростом количества автомобилей, поскольку за анализируемый период значимых изменений ставок транспортного налога в этих регионах не произошло [4, 5]. Однако прирост объема поступлений в Тульской области из года в год превышает показатели Калужской области, что вполне логично, так как ставки транспортного налога в Тульской области превышают ставки, установленные на территории Калужской области. В целом, можно сказать, что в анализируемых регионах транспортный налог играет незначительную роль при формировании доходов областных бюджетов, однако он обеспечивает регионам стабильный и растущий доход.

Говоря о будущем транспортного налога, стоит отметить, что в ближайшее время его не коснутся значительные изменения, поскольку он не обозначен в Основных направлениях налоговой политики Российской Федерации на 2016 год и на плановый период 2017 и 2018 годов [3]. Однако целесообразно говорить о дальнейшем совершенствовании данного налога, например, о включении в него «экологической» составляющей, что может, во-первых, способствовать увеличению доходов бюджета; во-вторых, стать стимулом для автолюбителей к приобретению более экологичных транспортных средств.

Список литературы:

1. Бюджетный кодекс Российской Федерации.
URL: <http://www.consultant.ru/popular/budget/>
2. Налоговый кодекс Российской Федерации.
URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28165/
3. Основные направления налоговой политики на 2016 год и плановый период 2017 и 2018 годов.
URL: http://www.minfin.ru/ru/document/?id_4=62450
4. Закон Калужской области от 26.11.2002 № 156-ОЗ «О транспортном налоге на территории Калужской области».
URL: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online.cgi?req=doc;base=RLAW037;n=79478>
5. Закон Тульской области от 28.11.2002 N 343-ЗТО «О транспортном налоге».
URL: <http://base.consultant.ru/regbase/cgi/online.cgi?req=doc;base=RLAW067;n=65148>
6. Балынин И.В. Комплексная модель оценки рисков несбалансированности субъектов Российской Федерации в контексте социально-экономического развития регионов // Аудит и финансовый анализ. 2014. № 3. С. 316-319.
7. Балынин И.В. Рейтинговая оценка субъектов Российской Федерации по уровню риска несбалансированности региональных бюджетов (на основе разработанной модели) // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2014. № 3. С.104-109.
8. Балынин И.В. Анализ макроэкономических показателей регионального развития субъектов Российской Федерации в 2008-2012 годах // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2015. № 1. С.124-127.
9. Сергиенко Н.С. Организация исполнения бюджета. Калуга: Ваш дом, 2011. 232 с.
10. Сергиенко Н.С. Повышение эффективности казначейского исполнения территориальных бюджетов в Российской Федерации. Автореферат диссерт.на соиск. уч.степ. к.э.н. М., 2010.
11. Официальный сайт Федерального казначейства.
URL: <http://www.roskazna.ru>