Содержание:

Введение

1. Налог с владельцев транспортных средств и транспортный

налог – эволюция налогового законодательства

2. Налог с владельцев транспортных средств

3. Транспортный налог

4. Транспортный налог: проблемы налогообложения

Заключение

Список используемых источников

Приложения

**Введение.**

В настоящее время в нашей стране наблюдается некоторая стабилизация состояния экономики. Не рассматривая причин данной стабилизации, представляется важным отметить ее следствие, а именно – переосмысление многими россиянами отношения к собственности. К сожалению, благосостояние (и, что важнее, менталитет) большинства российских граждан еще не достигли того уровня, когда возникает возможность и потребность вкладывать свободные денежные средства в собственность, способную приносить доход (фондовые, валютные ценности). В большинстве своем россияне под частной собственностью понимают дорогостоящие предметы длительного пользования: бытовую технику, недвижимость и, конечно же, автомобили и прочие виды транспорта.

Автомобилизация в нашей стране происходит быстрыми темпами. Причем, не только в экономически развитых районах страны, но и в других регионах. Автомобиль уже не рассматривается как роскошь, а активно используется в трудовой деятельности, в сфере предпринимательства, в личных целях. Одни покупают его для редких поездок на дачу, другой – для постоянных разъездов по делам, третьему – просто нужно средство передвижения, а четвёртый – только ради факта обладания автомобилем, ради повышения социального статуса в глазах окружающих. Организации приобретают транспортные средства чаще для обеспечения производственного процесса.

Наряду с автомобилем, рост благосостояния граждан дает им возможность приобретать и другие виды транспорта – в частности, некоторые воздушные и водные (пользующиеся особой популярностью) суда.

Таким образом, всё большее количество физических и юридических лиц сталкивается с вопросами налогообложения, которые возникают при покупке и эксплуатации различных видов транспорта. Эти вопросы являются насущными практически для всех: руководителей предприятий, главных бухгалтеров, администраций территориальных образований, многочисленной армии налогоплательщиков. Этим и обусловлен выбор темы данной Курсовой работы, а также личной заинтересованностью как потенциального владельца транспортного средства.

В качестве цели работы можно выделить рассмотрение аспектов налогового законодательства, касающихся налогообложения владельцев транспортных средств до 2003г. и в настоящее время, а также выявление основных проблем, связанных с современным транспортным налогообложением.

**1. Налог с владельцев транспортных средств и транспортный налог – эволюция налогового законодательства.**

До 1 января 2003г. транспортные средства включались в объект налогообложения сразу двух видов имущественных налогов с ежегодными сроками уплаты: **налога с владельцев транспортных средств** и налога на имущество физических лиц. Транспортные средства относили к объекту налогообложения того или другого налога в зависимости от вида, что позволяло избегать дублирования налогообложения. Налогом с владельцев транспортных средств облагались различные самоходные машины и механизмы на пневматическом ходу, а в объект налогообложения имущества физических лиц включались водновоздушные транспортные средства.

С 1 января 2003г., в связи с началом действия гл.28 «Транспортный налог» НК РФ (согласно Закону РФ от 24.07.2002г. №110ФЗ «О внесении изменений и дополнений в часть II Налогового кодекса РФ и некоторые другие акты законодательства РФ»), оба вида транспортных средств охватываются одним **транспортным налогом**. По этой причине налог с владельцев транспортных средств с 01.01.2003г. исключен из состава налоговой системы РФ, а облагаемое имущество физических лиц ограничивается на данный момент объектами недвижимости. Также, в отличие от налога с владельцев транспортных средств, имевшего сугубо целевое назначение и служившего главным источником формирования доходов территориальных дорожных фондов, транспортный налог поставляет средства, используемые по общему назначению.

**2. Налог с владельцев транспортных средств.**

Налог с владельцев транспортных средств был установлен законом РФ «О дорожных фондах» от 18 октября 1991 года №17591. Он регулировался ст. 6 данного закона. Также необходимо отметить, что Инструкцией Государственной Налоговой Службы от 15 мая 1995 года №30 в гл. 3 разъяснён порядок исчисления и уплаты налога с владельцев транспортных средств. Хотя она и не являлась, согласно Налоговому Кодексу (п.1 ст. 1 НК), нормативным актом и не относилась к налоговому законодательству, ею всё равно руководствоавлись при уплате налога налогоплательщики и налоговые органы – при его взыскании.

**Плательщиками** налогаявлялись:

юридические лица (предприятия, учреждения, организации, объединения) – далее «организации»;

граждане, осуществляющие предпринимательскую деятельность без образования юридического лица (далее «предприниматели»);

граждане Российской Федерации;

иностранные граждане и юридические лица;

лица без гражданства, имеющие транспортные средства (автомобили, мотоциклы, мотороллеры, автобусы) и другие самоходные машины и механизмы на пневмоходу.

Ставки и объект налога с владельцев транспортных средств были установлены следующие (см. таблицу ниже):

|  |  |
| --- | --- |
| **Объект налогообложения** | **Ставка налога** |
| 1. Легковые автомобили с мощностью двигателя: |  |
| до 100 л.с. (лошадиных сил) | 0,5 руб. |
| свыше 100 л.с. | 1,3 руб. |
| 2. Мотоциклы и мотороллеры | 0,3 руб. |
| 3. Автобусы | 2 руб. |
| 4. Грузовые автомобили и тракторы с мощностью двигателя: |  |
| до 100 л.с. включительно | 2 руб. |
| от 100 до 150 л.с. | 4 руб. |
| от 150 до 200 л.с. | 4,8 руб. |
| от 200 до 250 л.с. | 5,2 руб. |
| свыше 250 л.с. | 7,15 руб. |
| 5.Другие самоходные машины и механизмы на пневмоходу (кроме зерноуборочных и других специальных сельскохозяйственных комбайнов) | 2 руб. |

Органы законодательной власти субъектов РФ могли увеличивать налоговую ставку относительно ставок, указанных выше, в связи с изменением уровня цен и заработной платы, или полностью освобождать отдельные категории граждан и организаций от уплаты налога.

В случаях, когда транспортное средство находилось на отдельном балансе участников совместной деятельности, уплату налога производил тот участник совместной деятельности, которому, в соответствии с договором, было поручено ведение общих дел участниками договора. Юридические лица, имевшие в своём составе филиалы или представительства, уплачивали налог по месту их нахождения и по ставкам, действующим на территории их нахождения.

Иностранные дипломатические и консульские представительства и приравненные к ним международные организации, сотрудники указанных учреждений, а также члены их семей не являлись плательщиками налога с владельцев транспортных средств.

Налог взимался с владельцев транспортных средств, подлежащих регистрации, в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 12 августа 1994 года №938 «О государственной регистрации автомототранспортных средств и других видов самоходной техники на территории РФ». Фактически, сборщиками налога выступали органы ГИБДД, военной автоинспекции, госсельхознадзора, министерства и ведомства, выдающие государственные регистрационные знаки, при регистрации и перерегистрации, технических осмотрах. Налог уплачивался в отделениях Сбербанка РФ за текущий год, а квитанция предъявлялась при вышеперечисленных действиях. Если же в прошлом году технический осмотр не был пройден, то должны были быть предъявлены квитанции за текущий и прошлый годы, иначе могло быть отказано в указанных действиях. В случае, если владелец был освобождён от уплаты налога, то необходимо было подать заявление, где указывалось, что он не является плательщиков данного налога.

Льготы по уплате налога с владельцев транспортных средств предоставлялись следующим категориям налогоплательщиков:

граждане, подвергшиеся воздействию радиации, вследствие чернобыльской катастрофы;

герои СССР, РФ, граждане, награждённые орденом Славы трёх степеней, а также их общественные объединения, использующие приобретаемые транспортные средства для выполнения своей уставной деятельности;

колхозы, совхозы, крестьянские (фермерские) хозяйства, объединения, акционерные и другие предприятия, занимающиеся производством сельскохозяйственной продукции, удельный вес доходов от реализации которой в общей сумме их доходов составлял 70 и более процентов;

предприятия, осуществляющие содержание автомобильных дорог общего пользования, у которых удельный вес доходов от осуществления этой деятельности составляет 70 и более процентов общей суммы их доходов;

организации автотранспорта общего пользования по транспортным средствам, осуществляющим перевозки пассажиров (кроме такси);

иностранные и российские юридические лица, привлекаемые на период реализации целевых социально-экономических программ жилищного строительства, создания, строительства и содержания центров профессиональной переподготовки военнослужащих, лиц, уволенных с военной службы, и членов их семей;

профессиональные аварийно-спасательные службы, профессиональные аварийно-спасательные формирования;

органы управления и подразделения Государственной противопожарной службы МВД РФ;

субъекты малого предпринимательства (юридические лица и индивидуальные предприниматели), применяющие упрощённую систему налогообложения, учёта и отчётности;

российские и иностранные юридические лица, выполняющие в качестве инвесторов работы по соглашениям о разделе продукции;

владельцы транспортных средств, использующие их исключительно для непосредственного осуществления безвозмездной помощи.

Юридические лица–плательщики налога, представляли налоговой инспекции, а также организации, ведущей учёт поступления налогов, по месту своего нахождения налоговый расчёт в сроки, установленные для представления квартального (годового) бухгалтерского баланса за тот период, в котором был уплачен налог, а для предпринимателей – в срок, установленный для представления декларации о доходах. Физические лица уплачивали налог ежегодно в учреждения банков в сроки, установленные для юридических лиц. Регистрация, перерегистрация или технический осмотр транспортных средств без предъявления квитанции или платёжного поручения об уплате налога не производилась.

Налог с владельцев транспортных средств полностью зачислялся в территориальные дорожные фонды.

**3. Транспортный налог.**

Транспортный налог относится к региональным налогам. Он вводится в действие в соответствии с НК РФ и законами субъектов РФ о налоге и обязателен к уплате на территории соответствующего субъекта РФ. Общие основы построения данного налога регламентируются гл.28 НК РФ, определяющей круг налогоплательщиков, объекты налогообложения, налоговый период, налоговые ставки, порядок исчисления налоговой базы и уплаты налога, а также объем налоговых полномочий законодательных органов субъектов РФ при введении налога на их территориях.

**Плательщиками** транспортного налога признаются лица, на которых в соответствии с законодательством РФ зарегистрированы транспортные средства, признаваемые объектом налогообложения. Это могут быть как физические, так и юридические лица. При этом лица, получившие транспортные средства на праве владения и распоряжения ими по доверенности от физических лиц, на которых они были зарегистрированы до момента официального опубликования упомянутого выше Федерального закона, также признаются налогоплательщиками. Об этом необходимо уведомить налоговый орган по месту жительства физических лиц, передавших на основании доверенности указанные транспортные средства.

В качестве объекта налогообложения признаются следующие виды зарегистрированных транспортных средств:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наземный**  **транспорт** | **Воздушный транспорт** | **Водный**  **транспорт** |
| • автомобили;  • мотоциклы;  • мотороллеры;  • автобусы;  • снегоходы;  • мотосани,  • другие самоходные  машины и механизмы на пневматическом и гусеничном ходу | • самолеты;  • вертолеты;  • другие воздушные транспортные средства | • теплоходы;  • яхты;  • парусные суда;  • моторные лодки;  • гидроциклы;  • несамоходные (буксируемые) суда;  • катера;  • другие водные транспортные средства |

При этом отдельные виды транспорта в связи с их малой мощностью или особым характером эксплуатации не признаются объектом налогообложения, а именно:

весельные лодки, а также моторные лодки с двигателем мощностью не свыше 5 лошадиных сил;

автомобили легковые, специально оборудованные для использования инвалидами, а также автомобили легковые с мощностью двигателя до 100 лошадиных сил (до 73,55 кВт), полученные (приобретенные) через органы социальной защиты населения в установленном законом порядке;

промысловые морские и речные суда;

пассажирские и грузовые морские, речные и воздушные суда, находящиеся в собственности (на праве хозяйственного ведения или оперативного управления) организаций, основным видом деятельности которых является осуществление пассажирских и (или) грузовых перевозок;

тракторы, самоходные комбайны всех марок, специальные автомашины (молоковозы, скотовозы, специальные машины для перевозки птицы, машины для перевозки и внесения минеральных удобрений, ветеринарной помощи, технического обслуживания), зарегистрированные на сельскохозяйственных товаропроизводителей и используемые при сельскохозяйственных работах для производства сельскохозяйственной продукции;

транспортные средства, находящиеся в ведении федеральных органов исполнительной власти, где законодательно предусмотрена военная и (или) приравненная к ней служба;

транспортные средства, находящиеся в розыске, при условии документального подтверждения факта их угона (кражи);

самолеты и вертолеты санитарной авиации и медицинской службы;

суда, зарегистрированные в Российском международном реестре судов.

**Налоговая база** транспортного налога определяется применительно к следующей группировке объектов налогообложения:

**1)** транспортные средства, имеющие двигатели;

**2)** водные несамоходные (буксируемые) транспортные средства, для которых определяется валовая вместимость;

**3)** водные и воздушные транспортные средства, не имеющие двигателей.

В зависимости от принадлежности транспортного средства к той или иной группе объектов налогообложения налоговая база по каждому из них исчисляется соответственно исходя из мощности двигателя в лошадиных силах (за исключением самолетов с реактивными двигателями, для которых налоговая база определяется а килограммах силы тяги), показателя валовой вместимости в регистровых тоннах и единицы транспортного средства, не имеющего двигателя.

Исчисление налоговой базы производится за налоговый период, которым признается календарный год. Отчетными периодами для налогоплательщиковорганизаций признаются первый, второй и третий кварталы. При установлении налога законодательные (представительные) органы субъектов РФ вправе не устанавливать отчетные периоды.

**Налоговые ставки** транспортного налога представляют собой фиксированную денежную сумму в расчете на соответствующую единицу измерения налоговой базы – на каждую лошадиную силу, килограмм силы тяги, регистровую тонну валовой вместимости, единицу транспортного средства. Размеры налоговых ставок определены ст.361 НК РФ, но они могут быть увеличены (уменьшены) законами субъектов РФ, не более чем в 5 раз. Налоговые ставки, установленные ст.361 НК РФ и Законом Псковской области от 26.11.2002 №224ОЗ "О транспортном налоге" с изменениями от 03.07.2003 №281ОЗ, от 10.11.2003 №305ОЗ и от 8.11.2005 №481ОЗ приведены в **Приложении 1**. Также возможно установление дифференцированных налоговых ставок в отношении каждой категории транспортных средств и с учетом срока их полезного использования.

Налогоплательщики, являющиеся **юридическими лицами**, исчисляют сумму налога и сумму авансового платежа по налогу самостоятельно. Сумма налога, подлежащая уплате налогоплательщиками **физическими лицами**, исчисляется налоговыми органами на основании сведений, получаемых от организаций, осуществляющих государственную регистрацию транспортных средств на территории России. Сумма налога на каждый налоговый период определяется с учетом периода регистрации транспортного средства конкретного налогоплательщика. Для этого в расчет налога вводится **коэффициент**, отражающий отношение числа полных месяцев пребывания транспортного средства в зарегистрированном состоянии к числу календарных месяцев в налоговом периоде. Месяц регистрации и месяц снятия транспортного средства с регистрации принимается за полный месяц.

**Сумма налога**, подлежащая уплате в бюджет по итогам налогового периода, исчисляется в отношении каждого транспортного средства как произведение соответствующей налоговой базы на налоговую ставку и коэффициент пребывания данного транспортного средства в зарегистрированном состоянии на его собственника. Уплата происходит по месту нахождения транспортного средства в сроки, предусмотренные законами субъектов РФ. При этом налогоплательщики – организации обязаны предоставлять в установленный срок в налоговые органы налоговую декларацию, а налогоплательщики физические лица уплачивают транспортный налог на основании налогового уведомления, направляемого налоговым органом.

В соответствии с Законом Псковской области от 26.11.2002 №224ОЗ "О транспортном налоге" с изменениями от 03.07.2003 №281ОЗ, от 10.11.2003 №305ОЗ и от 8.11.2005 №481ОЗ, налогоплательщики физические лица обязаны ежегодно производить авансовые платежи не позднее 1 июля года налогового периода на основании налогового уведомления, направляемого налоговым органом в срок не позднее 1 июня налогового периода, на сумму налога, исчисленного исходя из данных о транспортных средствах, зарегистрированных по состоянию на 31 декабря истекшего календарного года.

Органы законодательной власти субъектов РФ вправе устанавливать для плательщиков транспортного налога льготы и основания для их применения. В Псковской области в 2005г. по Закону Псковской области «О налоговых льготах на 2005 год» от 11.01.2005г. №407ОЗ были установлены пониженные ставки транспортного налога для следующих категорий налогоплательщиков:

организациям жилищно коммунального хозяйства по специальным автомобилям, осуществляющим санитарную и уличную уборку населенных пунктов;

организациям и индивидуальным предпринимателям по специально оборудованным автомобилям и автомагазинам, имеющим оформленные в установленном порядке санитарные паспорта и обеспечивающим круглогодичную доставку по графикам, согласованным с органами местного самоуправления, хлебобулочных изделий и иных товаров первой необходимости населению, проживающему в сельской местности;

организациям и индивидуальным предпринимателям по специальным автомашинам (молоковозам), имеющим оформленные в установленном порядке санитарные паспорта и осуществляющим закупку молока у населения по графикам, согласованным с органами местного самоуправления;

учреждениям здравоохранения области по автотранспорту специального санитарного назначения;

организациям автотранспорта общего пользования по транспортным средствам, осуществляющим пассажирские перевозки (кроме такси);

гражданам, заключившим договор о воспитании приемных детей с органами местного самоуправления в соответствии с постановлением Правительства РФ от 17.07.1996 №829 "О приемной семье";

сельскохозяйственным организациям, крестьянским (фермерским) хозяйствам и индивидуальным предпринимателям, доля выручки которых от реализации произведенной и переработанной ими сельскохозяйственной продукции в общей выручке от реализации продукции (выполнения работ, оказания услуг) согласно данным бухучета за предшествующий год составила не менее 50%, за исключением транспортных средств, не являющихся объектом налогообложения в соответствии с подпунктом 5 п.2 ст.358 НК РФ;

образовательным учреждениям независимо от организационно-правовой формы при наличии лицензии на право ведения образовательной деятельности и свидетельства о государственной аккредитации, при условии направления всех полученных доходов от предпринимательской деятельности, согласно данным бухучета за предшествующий год, непосредственно на нужды обеспечения развития и совершенствования образовательного процесса (включая оплату труда) в данном образовательном учреждении;

организациям независимо от организационно-правовой формы, осуществляющим производство и выпуск средств массовой информации, учредителями которых являются органы государственной власти области и (или) органы местного самоуправления;

организациям, осуществляющим содержание, ремонт, реконструкцию и строительство дорог общего пользования, у которых общий удельный вес выполненных работ по данным видам деятельности составляет не менее 70% в общем объеме выполненных работ и выручки от реализации продукции (выполнения работ, оказания услуг) согласно данным бухучета за предшествующий год;

участникам Великой Отечественной войны, инвалидам I и II групп по транспортным средствам с мощностью двигателя до 100 лошадиных сил (до 73,55 кВт) включительно, срок выпуска которых превышает 10 лет.

Льготные ставки транспортного налога в Псковской области для указанных категорий налогоплательщиков приведены в

**Приложении 2.**

**4. Транспортный налог: проблемы налогообложения.**

Транспортный налог еще в стадии законопроекта вызвал в обществе бурные дискуссии и робкие протесты. Тем не менее, как упоминалось выше, с 1 января 2003 года он введен в действие, с почти одновременной (с разницей в 2 года) отменой закона «О территориальных дорожных фондах в РФ». В настоящее время, по прошествии 4х лет, можно выделить **основные проблемы**, возникшие с введением транспортного налога.

**1) 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 поря док 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. Обусловлено это 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 меры принудительного взыскания транспортного налога с физических лиц возможны только в судебном порядке.

Также решить проблему собираемости транспортного налога можно и иным путем. В соответствии со ст. 360 гл. 28 «Транспортный налог» НК 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 основной долей плательщиков транспортного налога являются 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.

**2)** **Действующие ставки транспортного налога** не отражают разную степень воздействия легковых, грузовых автомобилей и автобусов на дорожную сеть страны. Так, например, в соответствии с федеральным законом № 110 для транс портных средств с мощностью двигателя до 200 л.с. установлены одинаковые на логовые ставки (510 руб. с каждой лошадиной силы) для легковых, грузовых автомобилей и автобусов. Для транспортных средств с мощностью двигателя свыше 200 л.с. предусмотрены самые высокие налоговые ставки: для легковых автомобилей 1530 руб. с каждой лошадиной силы. В то же время как для автобусов и грузовых автомобилей ставки существенно ниже 20 руб. и 1317 руб. соответствен но, что не соответствует реальной нагрузке транспортных средств на дорожную сеть и отличается от практики европейских стран, где эта разница нагрузки выражается в значительной дифференциации ставок транспортного налога между легковыми, грузовыми автомобилями и автобусами.

В большинстве стран при установлении ставок транспортных налогов на большегрузный транспорт, в первую очередь, учитываются вес автомобиля и нагрузка на ось, так как эти факторы напрямую связаны с затратами на обслуживание данного транспортного средства дорожной сетью.

Российская система налогов на авто транспорт и нефтепродукты, в отличие от аналогичных налогов в европейских странах, не обеспечивает поступлений, необходимых для финансирования дорожного хозяйства. Так, поступления от сбора на логов на автотранспорт и нефтепродукты в 2005 г. составили 34% от общей суммы рас ходов на дорожное хозяйство (Федеральные, территориальные и муниципальные дороги). 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.

**3)** **Действующие ставки 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 освобождать 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".

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

Напомним, что субъектам федерации дано право увеличивать или уменьшать установленные НК РФ ставки, но не более чем в пять раз. Законодатели периодически пользуются частью этого права и увеличивают ставки по тем категориям транспортных средств, где максимум еще не достигнут. Но повышение ставки транспортного налога, который у нас и так один из самых высоких в Европе, в первую очередь отражается на стоимости пассажирских и грузовых перевозок. Растут цены на проезд в общественном транспорте. Но это не столь критично, как повышение транспортной составляющей в себестоимости всех товаров и услуг. А на машинах у нас развозят и хлеб, и лекарства. Мало того, что у перевозчиков не останется средств на покупку новых машин, и они будут ездить на старых, небезопасных. Все гораздо хуже – легально заниматься автоперевозками при таких ставках за «лошадиную силу» станет экономически нецелесообразно.

Перечисленные проблемы свидетельствуют о том, что российская сис тема налогообложения транспортных средств нуждается в дальнейшей доработке и совершенствовании. Причем можно отметить интересный факт: приведенные выше варианты решения этих проблем противоречат друг другу, что можно объяснить разностью сфер интересов различных категорий налогоплательщиков и прочих заинтересованных лиц.

**Заключение.**

Многие наблюдатели утверждают, что транспортный налог в странах СНГ и других близлежащих странах Европы значительно ниже, чем в Российской Федерации, причем, в этих странах нет такой дифференциации по уровню ставок. С СНГ все более или менее понятно – уровень жизни в большинстве стран всетаки ниже, чем в России. Основные дорожнотранспортные сборы, например, в той же Европе "закладывают" в цену топлива, которое во многих странах стандартно стоит в среднем евро за литр. Поэтому российские ставки налога повышать все же необходимо, поскольку ремонт дорог и устранение последствий вреда, наносимого автомобилями окружающей среде, стоит денег. Другой вопрос – как повышать? Некоторые предлагают ввести снижающие коэффициенты для тех машин, которые соответствуют экологическим нормативам.

Если автовладелец переоборудовал свою машину и сделал ее соответствующей экологическим формативам или купил машину, которая изначально отвечала определенным нормам, то он будет платить меньше. При техническом осмотре автовладельцу будут выдавать документ определенного образца, где будет указано, что его машина соответствует экологическим стандартам Евро1, Евро2 или другим. Этот документ будет основанием для предоставления льготы. В той же Европе, на которую мы стремимся равняться, давно введена такая практика.

Коль скоро речь зашла о Европе, стоит отметить, что даже в Великобритании, являющейся одной из наиболее богатых стран этого региона, предложения увеличить транспортный налог вызывают бурные дискуссии. Несколько лет назад местное министерство транспорта предложило оснастить все легковые машины и грузовики системами спутниковой навигации, которые будут автоматически отслеживать все перемещения транспортных средств. Чем чаще машина будет передвигаться по перегруженным дорогам, тем выше будет налог.

В США, как и в Европе, налоговая система "завязана" на бензине. Строительство дорог финансируется за счет налогов, взимаемых с водителей при заправке. Впервые подобная система финансирования дорожного строительства была применена в Соединенных Штатах еще в 1919 г. в штате Орегон. Дело в том, что с каждых 4 л бензина, проданных на американской бензоколонке, федеральный дорожный фонд получает 2,5 цента. Однако в последнее время собираемость налога резко упала, поскольку многие водители перешли на малолитражки, руководствуясь принципом "меньше бензина – меньше налогов". Так что в любых странах люди пытаются избежать высоких налогов, вопрос только в том, делается это с пользой для государства, или с помощью всевозможных "лазеек", как это чаще всего происходит в России.

Список используемых источников:

Налоговый Кодекс РФ (часть 1) от 31.07.98г. в редакции от 09.07.99г.

Закон РФ «О дорожных фондах в РФ» от 18.10.91 по состоянию на 01.07.99г.

Налоговый кодекс РФ (Часть I) от 31 июля 1998 года № 146ФЗ, действующая редакция

Налоговый кодекс РФ (часть II) от 5 августа 2000 года №117ФЗ, действующая редакция

Налоги и налогообложение. 5е изд./Под ред. М.В. Романовского,

О.В. Врублевской. – СПб.: Питер, 2006. – 496с.: ил.

Интернетисточники:

1)официальный сайт Псковской области (www.pskov.ru)

2)официальный сайт УФНС по Псковской области (www.r60.nalog.ru)

3)сайт «Транспорт России» (www.transportrussia.ru)

4)информационный портал www.dorkomstroy.ru: Дорожное хозяйство Российской Федерации, «Дороги и мосты», выпуск 5 (№10/2006)