**Введение.**

 Актуальность темы данной работы заключается в том, что транспортный налог является относительно новым для налогообложения.

Налоги являются одним из наиболее эффективных инструментов государственного регулирования, как национальной экономики, так и международных экономических процессов. Налоги являются главным методом мобилизации доходов в государственную казну. Необходимость налогов обусловлена потребностями общественного развития.

Он был введен с 1 января 2003 года главой 28 Налогового кодекса РФ. Транспортный налог является основным источником финансирования дорожной отрасли, и от своевременности его поступления напрямую зависят сроки и качество исполнения строительных программ. Транспортный налог является одним из основных налогов субъектов РФ и занимает центральное место в системе имущественного налогообложения России.

Очень мало организаций обходится без транспортных средств, поэтому транспортный налог касается почти всех. Кроме того, в некоторых случаях налог приходится платить и тем фирмам, у которых собственного транспорта нет, и они пользуются им по доверенности. При этом транспортный налог относится к региональным налогам и сборам, что означает обязательность его уплаты только на территории того субъекта РФ, где такой налог введен в действие соответствующим законом.

Граждане, владеющие автомобилями, мотоциклами, мотосанями, катерами и т. д., также должны платить транспортный налог. С одной стороны, сделать это довольно просто, поскольку чиновники сами рассчитывают сумму, которую человек должен казне, и отправляют ему по почте уведомление вместе с платежным документом. Однако налогоплательщик должен следить за сроками, и лучше уплатить налог в тот период, который установлен региональным законом о транспортном налоге, иначе придется платить пени. Кроме того, имеет смысл убедиться, что в инспекции правильно рассчитали сумму налога. К тому же знание законодательства позволит проверить, нельзя ли воспользоваться налоговой льготой. Учитывая вышесказанное, в настоящее время особенно актуальны проблемы, связанные с расчетами организаций и физических лиц с бюджетом по транспортному налогу.

Целью данной работы является изучение и оценка механизма исчисления и взимания транспортного налога. Объектом исследования данной работы является транспортный налог. Предметом данной работы является рассмотрение теоретических основ транспортного налога и исчисление транспортного налога на примере предприятия ООО «Механик-2».

Для раскрытия данной темы необходимо решить следующие задачи:

1. Рассмотреть с теоретической стороны транспортный налог.
2. Рассчитать транспортный налог на примере предприятия ООО «Механик-2».
3. Определить основные проблемы налога, а также выявить возможные изменения транспортного налога в России.

Структура курсовой работы обусловлена поставленными задачами. В первой главе рассмотрены общие сведения о транспортном налоге. Во второй главе рассмотрен пример расчета налога. В третьей главе представлены основные проблемы и возможные изменения налога. В заключении сделаны основные выводы по курсовой работе.

 **Глава 1. Теоретические основы транспортного налога.**

* 1. **Общие положения транспортного налога.**

Транспортный налог статьей 14 НК РФ отнесен к числу региональных налогов. Транспортный налог устанавливается Налоговым Кодексом и законами субъектов Российской Федерации о налоге, вводится в действие в соответствии с Налоговым Кодексом законами субъектов Российской Федерации о налоге и обязателен к уплате на территории соответствующего субъекта Российской Федерации. Вводя налог, законодательные (представительные) органы субъекта Российской Федерации определяют ставку налога в пределах, установленных настоящим Кодексом, порядок и сроки его уплаты.

Налогоплательщиками налога признаются лица, на которых в соответствии с законодательством Российской Федерации зарегистрированы транспортные средства, признаваемые объектом налогообложения в соответствии со статьей 358 НК РФ.

По транспортным средствам, зарегистрированным на физических лиц, приобретенным и переданным ими на основании доверенности на право владения и распоряжения транспортным средством до момента официального опубликования Федерального закона от 20.10.2005 N 131-ФЗ, налогоплательщиком является лицо, указанное в такой доверенности. При этом лица, на которых зарегистрированы указанные транспортные средства, уведомляют налоговый орган по месту своего жительства о передаче на основании доверенности указанных транспортных средств.

Не признаются налогоплательщиками лица, являющиеся организаторами Олимпийских игр и Паралимпийских игр в соответствии со статьей 3 Федерального закона "Об организации и о проведении XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в городе Сочи, развитии города Сочи как горноклиматического курорта и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", в отношении транспортных средств, принадлежащих им на праве собственности и используемых в связи с организацией и проведением XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в городе Сочи и развитием города Сочи как горноклиматического курорта.

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 (далее в настоящей главе - транспортные средства), зарегистрированные в установленном порядке в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Не являются объектом налогообложения:

- 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, принадлежащие на праве хозяйственного ведения или оперативного управления федеральным органам исполнительной власти, где законодательно предусмотрена военная и (или) приравненная к ней служба;

- транспортные средства, находящиеся в розыске, при условии подтверждения факта их угона (кражи) документом, выдаваемым уполномоченным органом;

- самолеты и вертолеты санитарной авиации и медицинской службы;

- суда, зарегистрированные в Российском международном реестре судов.

Налоговая база определяется:

- в отношении транспортных средств, имеющих двигатели (за исключением транспортных средств, указанных в подпункте 1.1 настоящего пункта), - как мощность двигателя транспортного средства в лошадиных силах;

 -в отношении воздушных транспортных средств, для которых определяется тяга реактивного двигателя, - как паспортная статическая тяга реактивного двигателя (суммарная паспортная статическая тяга всех реактивных двигателей) воздушного транспортного средства на взлетном режиме в земных условиях в килограммах силы;

 -в отношении водных несамоходных (буксируемых) транспортных средств, для которых определяется валовая вместимость, - как валовая вместимость в регистровых тоннах;

 -налоговая база определяется отдельно по каждому транспортному средству.

 -в отношении водных и воздушных транспортных средств, не указанных в ранее, - как единица транспортного средства;

- налоговая база определяется отдельно

Налоговым периодом признается календарный год.

 Отчетными периодами для налогоплательщиков, являющихся организациями, признаются первый квартал, второй квартал, третий квартал.

При установлении налога законодательные (представительные) органы субъектов Российской Федерации вправе не устанавливать отчетные периоды. Налоговые ставки устанавливаются законами субъектов Российской Федерации. Например, в республике Бурятия налоговые ставки устанавливаются не только в зависимости от вида транспортного средства, но еще и от года выпуска. (см. прил 2). Базовые ставки транспортного налога по легковым и грузовым автомобилям, мотоциклам, автобусам и некоторым другим транспортным средствам со следующего года уменьшатся в два раза (см. таблицу).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Мощность двигателя легковушки** | **Ставка в 2010 году (руб/л. с.)** | **Ставка в 2011 году (руб/л. с.)** |
| До 100 л. с. | 5 | 2,5 |
| От 101 до 150 л. с. | 7 | 3,5 |
| От 151 до 200 л. с. | 10 | 5 |
| От 201 до 250 л. с. | 15 | 7,5 |
| Свыше 250 л. с. | 30 | 15 |

Такие выгодные для налогоплательщиков изменения внес в Налоговый кодекс Федеральный закон от 27.11.10 № 307-ФЗ, который вступает в силу с 1 января 2011 года. Однако сумму налога за 2010 год, которую компании будут перечислять в следующем году, надо рассчитывать по нынешним ставкам. Новые ставки применяются лишь с авансов за 2011 год. Получается, что внесенные изменения позволяют региональным властям уменьшать новые ставки почти в 10 раз вплоть до нулевого значения по автомобилям мощностью до 150 л\с включительно. Однако по словам президента республики Бурятия Вячеслава Наговицына, власти не повышали ставки налога в течение 5 лет, сделали сравнительный анализ и выяснили что транспортный налог в республике самый низкий не только в Сибирском федеральном округе, но и в России. Но с другой стороны, если рассмотреть динамику поступлений транспортного налога по республике Бурятия за 2007-2010 год, то можно увидеть тенденцию к увеличению поступлений налога. За 2010 год по сравнению с 2009 годом поступления транспортного налога увеличились на 12%.

 Динамика поступлений транспортного налога за 2007-2010 год

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Налог** | **2007 год млн.руб** | **2008 год млн.руб** | **2009 год** **млн. руб** | **2010 год** **млн. руб** |
| поступления | 12 | 14 | 16,4 | 17,8 |

На основании всего можно сделать вывод, что транспортный налог в Бурятии зависит прежде всего от размера ставок устанавливаемых властями, т.е если ставки будут установлены в нормальных пределах, то соответственно поступления будут увеличиваться и станет меньше налогоплательщиков, которые будут уклоняться от уплаты налога, но если ставки будут завышены, то не исключено, что поступления налога будут уменьшаться.

**1.2 Порядок исчисления суммы налога и сумм авансовых платежей по налогу.**

Налогоплательщики, являющиеся организациями, исчисляют сумму налога и сумму авансового платежа по налогу самостоятельно. Сумма налога, подлежащая уплате налогоплательщиками, являющимися физическими лицами, исчисляется налоговыми органами на основании сведений, которые представляются в налоговые органы органами, осуществляющими государственную регистрацию транспортных средств на территории Российской Федерации.

Сумма налога, подлежащая уплате в бюджет по итогам налогового периода, исчисляется в отношении каждого транспортного средства как произведение соответствующей налоговой базы и налоговой ставки, если иное не предусмотрено настоящей статьей.

Сумма налога, подлежащая уплате в бюджет налогоплательщиками, являющимися организациями, определяется как разница между исчисленной суммой налога и суммами авансовых платежей по налогу, подлежащих уплате в течение налогового периода.

 Налогоплательщики, являющиеся организациями, исчисляют суммы авансовых платежей по налогу по истечении каждого отчетного периода в размере одной четвертой произведения соответствующей налоговой базы и налоговой ставки.

 В случае регистрации транспортного средства и (или) снятия транспортного средства с регистрации (снятия с учета, исключения из государственного судового реестра и т.д.) в течение налогового (отчетного) периода исчисление суммы налога (суммы авансового платежа по налогу) производится с учетом коэффициента, определяемого как отношение числа полных месяцев, в течение которых данное транспортное средство было зарегистрировано на налогоплательщика, к числу календарных месяцев в налоговом (отчетном) периоде. При этом месяц регистрации транспортного средства, а также месяц снятия транспортного средства с регистрации принимается за полный месяц. В случае регистрации и снятия с регистрации транспортного средства в течение одного календарного месяца указанный месяц принимается как один полный месяц.

Органы, осуществляющие государственную регистрацию транспортных средств, обязаны сообщать в налоговые органы по месту своего нахождения о транспортных средствах, зарегистрированных или снятых с регистрации в этих органах, а также о лицах, на которых зарегистрированы транспортные средства, в течение 10 дней после их регистрации или снятия с регистрации.

Органы, осуществляющие государственную регистрацию транспортных средств, обязаны сообщать в налоговые органы по месту своего нахождения сведения о транспортных средствах, а также о лицах, на которых зарегистрированы транспортные средства, по состоянию на 31 декабря истекшего календарного года до 1 февраля текущего календарного года, а также обо всех связанных с ними изменениях, произошедших за предыдущий календарный год.

Сведения представляются органами, осуществляющими государственную регистрацию транспортных средств, по формам, утверждаемым федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным по контролю и надзору в области налогов и сборов.

 Законодательный (представительный) орган субъекта Российской Федерации при установлении налога вправе предусмотреть для отдельных категорий налогоплательщиков право не исчислять и не уплачивать авансовые платежи по налогу в течение налогового периода.

**1.3 Порядок и сроки уплаты налога и авансовых платежей**

**по налогу. Налоговые льготы.**

Уплата налога и авансовых платежей по налогу производится налогоплательщиками по месту нахождения транспортных средств в порядке и сроки, которые установлены законами субъектов Российской Федерации.

В течение налогового периода налогоплательщики, являющиеся организациями, уплачивают авансовые платежи по налогу, если законами субъектов Российской Федерации не предусмотрено иное. По истечении налогового периода налогоплательщики, являющиеся организациями, уплачивают сумму налога, исчисленную в порядке, описанном выше.

Налогоплательщики, являющиеся физическими лицами, уплачивают транспортный налог на основании налогового уведомления, направляемого налоговым органом.

Порядок и сроки уплаты налога, налог подлежит уплате по месту нахождения имущества не позднее 1 сентября года текущего налогового периода. При этом, организации представляют декларации с указанием исчисленной суммы налога в срок до 1 июня текущего налогового периода. А физическим лицам в срок до 1 июня текущего налогового периода налоговые органы вручают соответствующие налоговые уведомления о необходимости уплаты суммы налога, указанной в уведомлении.

От уплаты освобождаются физические лица - граждане, зарегистрированные по месту жительства в СПб:

-Герои Советского Союза

-Герои Российской Федерации

-Герои Социалистического труда - полные кавалеры ордена Трудовой славы

-Ветераны ВОВ

-Ветераны боевых действий на территории СССР и территориях других государств

-Инвалиды 1 и 2-й групп по общему заболеванию

-Граждане, подвергшиеся воздействию радиации на Чернобыльской АЭС

-Родители (опекуны, попечители) детей-инвалидов за одно легковое транспортное средство с мощностью до 100 л.с. или со дня выпуска которого прошло более 15 лет.

-Пенсионеры уплачивают налог за одно транспортное средство, зарегистрированное на них, в размере 70% от установленной ставки при условии, что это легковой автомобиль отечественного производства с мощностью двигателя до 100 л.с. включительно.

От уплаты налога освобождаются организации - резиденты особой экономической зоны, расположенной на территории Санкт-Петербурга, на срок 5 лет с момента регистрации на них транспортного средства в установленном законодательством Российской Федерации порядке, за исключением водных и воздушных транспортных средств.

Налогоплательщики, являющиеся организациями, по истечении налогового периода представляют в налоговый орган по месту нахождения транспортных средств налоговую декларацию по налогу.

Форма налоговой декларации по налогу утверждается Министерством финансов Российской Федерации.

Налогоплательщики, являющиеся организациями и уплачивающие в течение налогового периода авансовые платежи по налогу, по истечении каждого отчетного периода представляют в налоговый орган по месту нахождения транспортных средств налоговый расчет по авансовым платежам по налогу.

Форма налогового расчета по авансовым платежам по налогу утверждается Министерством финансов Российской Федерации.

 Налоговые декларации по налогу представляются налогоплательщиками не позднее 1 февраля года, следующего за истекшим налоговым периодом.

**Глава 2. Расчет транспортного налога на примере ООО «Механик-2».**

**2.1 Характеристика предприятия.**

Общество с ограниченной ответственностью «Механик-2» является разновидностью коммерческой организации-объединения капиталов, характеризующейся, во-первых, делением уставного капитала на доли и, во-вторых, отсутствием ответственности участников по долгам общества личным имуществом.

В обществе с ограниченной ответственностью «Механик-2» не более 50 участников. Также «Механик-2» имеет двухзвенную структуру управления: общее собрание как высший орган с исключительной компетенцией и исполнительный орган (единоличный – руководитель).

Уставом общества предусмотрено образование в нем наблюдательного совета как постоянно действующего органа его участников.

В целом традиционно сформулированы основные права и обязанности участников общества. Участники общества с ограниченной ответственностью «Механик-2» вправе: участвовать в управлении его делами; получать информацию о его деятельности, в том числе путем знакомства с бухгалтерскими книгами и иной документацией общества; выходить из числа участников общества; получать ликвидационную квоту. Они обязаны вносить вклады в имущество общества и не разглашать конфиденциальную информацию о его деятельности.

Уставный капитал общества не может составлять менее 100 минимальных размеров оплаты труда и рассматривается как минимальный размер имущества общества, гарантирующий интересы его кредиторов, чему и соответствует «Механик-2».

Основной вид деятельности этого предприятия – строительство, а именно: разборка и снос зданий, производство земляных работ, производство общестроительных работ, устройство покрытий зданий и сооружений. Также предприятие занимается перевозкой груза: грунта, щебня, песка, скалы, бетона и др.

Штат предприятия состоит из 22 водителей, 7 слесарей, 5 автомехаников, а также 2 бухгалтеров, 3 специалистов по кадрам, 2 секретарей, руководителя и заместителя руководителя.

Заработная плата водителей в среднем составляет 25000 рублей; слесарей – 15000 рублей; автомехаников – 12000 рублей; бухгалтеров – 20000 рублей; специалистов по кадрам – 16000 рублей; секретарей – 15000 рублей; руководителя – 55000 рублей; заместителя руководителя – 48000 рублей.

Выручка предприятия за отчетный период в среднем составляет 20000 рублей.

ООО «Механик-2» занимается своей деятельностью уже более 10 лет, имеет много клиентов, как из Владивостока, так и из других городов Приморского края.

**2.1 Порядок исчисления транспортного налога на предприятии ООО «Механик-2».**

Исчисление и уплата транспортного налога в г. Владивостоке осуществляется в соответствии с требованиями главы 28 «Транспортный налог» Налогового кодекса РФ и законом «О транспортном налоге».

Предприятие ООО «Механик-2» является плательщиком транспортного налога. Сумма транспортного налога за год в целом в ООО «Механик-2» определяется в следующем порядке. Сначала подсчитывается сумма налога по каждому транспортному средству. Для этого соответствующая налоговая база умножается на налоговую ставку. Затем полученные величины складываются.

Чтобы рассчитать транспортный налог, ООО «Механик-2» необходимо определить, к какой категории относится транспортное средство. Распределение транспортных средств по категориям, предусмотренным главой 28 НК РФ, в целом аналогично категориям транспортных средств, которые предусмотрены Конвенцией о дорожном движении, заключенной в Вене 8 ноября 1968 года. Конвенция, в частности, предусматривает такие категории транспортных средств, как мотоциклы, легковые и грузовые автомобили, автобусы, и устанавливает для них ряд критериев, позволяющих отнести конкретное транспортное средство к соответствующей категории.

Рассмотрим порядок взимания налога с транспортных средств в условиях ООО «Механик-2». В течение всего 2010 года предприятие не закупало новых транспортных средств, а также не произошло выбытия транспортных средств. В первую очередь предприятию необходимо произвести классификацию имеющихся транспортных средств. С этой целью определяются виды транспортных средств, которые представлены в таблице 2.1.

Таблица 2.1 – Классификация транспортных средств ООО «Механик-2» за 2010 г.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование транспортного средства | Регистрационный знак | Вид транспортного средства | Срок полезного использования |
| *1* | *2* | *3* | *4* |
| МАЗ | Х109ЕЕ | Грузовые автомобили | 18 лет |
| МАЗ | Х376ЕЕ | 18 лет |
| КАМАЗ | Н428ВУ | 16 лет |
| МАЗ | 60-26 ПКЦ | 18 лет |
| КРАЗ | 60-27 ПКЦ | 19 лет |
| МАЗ КС 3577 | Х110ЕЕ | 20 лет |
| КРАЗ | 60-25 ПКЦ | 22 года |
| ЭО 2621 | 20-48 МТ | Машины и механизмы на пневматическом и гусеничном ходу | 19 лет |
| экскаватор КАМАЦО РW-150 | 25-30 МТ | 16 лет |
| экскаватор САМСУНГ | 14-65 ВК | 16 лет |
| экскаватор КАМАЦО РW-60 | 15-00 МТ | 17 лет |
| экскаватор КАМАЦО РW-60 | 27-11 ВК | 17 лет |
| экскаватор РС-100 | 39-37 ВК | 15 лет |
| экскаватор ХИТАЧИ | 78-71 ВК | 17 лет |
| экскаватор ХИТАЧИ | 58-48 ВМ | 11 лет |
| ЭО 4124 | 0 | 18 лет |
| *1* | *2* | *3* | *4* |
| экскаватор ХИТАЧИ | 99-45 ВК |  | 19 лет |
| каток дорожный | 04-02 ВМ | 24 года |
| экскаватор ХИТАЧИ ЕХ-100 | 31-74 ВМ | 10 лет |
| экскаватор ХИТАЧИ ЕХ-120 | 52-78 ВК | 10 лет |
| экскаватор ХИТАЧИ ЕХ-200 | 03-57 ВМ | 13 лет |

Рассмотрим порядок исчисления и уплаты транспортного налога в условиях ООО «Механик-2» за 2010 год по каждому транспортному средству, который представлен в таблице 2.2. (прил.1)

В общем случае сумма налога исчисляется так:

 Н=НБ\*НС.

**2.3 Контроль над правильностью исчисления транспортного налога.**

В арсенале налоговых инспекций есть несколько видов налогового контроля за полнотой и правильностью исчисления налогов.

В зависимости от времени совершения контроля выделяют три основные формы налогового контроля – предварительный, текущий и последующий. Все они находятся в тесной взаимосвязи, отражая непрерывный характер контроля.

**Предварительный контроль** предшествует совершению проверяемых операций. Это позволяет выявить, еще на стадии планирования, нарушения налогового законодательства. Основным методом, реализующим предварительный контроль, являются камеральные проверки. ***Камеральная налоговая проверка*** проводится по месту нахождения налогового органа на основе налоговых деклараций и документов, представленных налогоплательщиком, служащих основанием для исчисления и уплаты налога, а также других документов о деятельности налогоплательщика, имеющихся у налогового органа.

Камеральная проверка проводится уполномоченными должностными лицами налогового органа в соответствии с их служебными обязанностями без какого-либо специального решения руководителя налогового органа в течение трех месяцев со дня представления налогоплательщиком налоговой декларации и документов, служащих основанием для исчисления и уплаты налога, если законодательством о налогах и сборах не предусмотрены иные сроки.

Если проверкой выявлены ошибки в заполнении документов или противоречия между сведениями, содержащимися в представленных документах, то об этом сообщается налогоплательщику с требованием внести соответствующие исправления в установленный срок.

При проведении камеральной проверки налоговый орган вправе истребовать у налогоплательщика дополнительные сведения, получить объяснения и документы, подтверждающие правильность исчисления и своевременность уплаты налогов.

На суммы доплат по налогам, выявленные по результатам камеральной проверки, налоговый орган направляет требование об уплате соответствующей суммы налога и пени.

Основными задачами камеральной проверки являются:

* визуальная проверка правильности оформления бухгалтерской отчетности, т.е. проверка заполнения всех необходимых реквизитов отчета, наличия подписей уполномоченных должностных лиц;
* проверка правильности составления расчетов по налогам, включающая в себя арифметический подсчет итоговых сумм налогов, подлежащих уплате в бюджет, проверку обоснованности применения ставок налога и налоговых льгот, правильности отражения показателей, необходимых для исчисления налогооблагаемой базы, проверка своевременности представления расчетов по налогам;
* проверка сопоставимости отчетных показателей с показателями предыдущего отчетного периода;
* проверка согласованности показателей, повторяющихся в бухгалтерской отчетности и в налоговых расчетах.

Конкретные методы камеральных проверок определяются инспекциями самостоятельно, исходя из характера наиболее часто встречающихся нарушений налогового законодательства на контролируемой территории, возможностей обеспечения автоматизированной обработки информации, знаний и опыта сотрудников.

**Текущий контроль**. Текущий контроль называют иначе оперативным. Он ежедневно осуществляется отделами налоговой инспекции для предотвращения нарушений налоговой дисциплины в процессе осуществления финансово-хозяйственной деятельности предприятий и физических лиц, выполнения ими обязательств перед бюджетом. Основным методом, применяемым при этой форме контроля, является экспресс-проверка с использованием методов наблюдения, обследования и анализа.

***Экспресс-проверка*** – это проверка, проводимая по относительно узкому кругу вопросов финансово-хозяйственной деятельности организации, за короткий временной период. Основанием для планирования указанной категории проверки могут являться имеющие место по результатам предварительного анализа бухгалтерской отчетности налогоплательщика и его налоговых расчетов предположения о недостоверности отражения организацией отдельных показателей, запросы других налоговых органов о проведении встречных и других проверок по узкому кругу вопросов. Высокие результаты может дать осуществление экспресс-проверок и в организациях, отобранных методом случайной выборки. Планирование указанной категории проверок позволяет существенно повысить степень охвата налогоплательщиков проверками. В случае если в результате данной проверки не выявлено каких-либо нарушений, свидетельствующих о недостоверности бухгалтерского учета, отчетности и налоговых расчетов организации, ее дальнейшая проверка не проводится.

**Последующий контроль** является неотъемлемой частью налогового контроля. Он сводится к проверке финансово-хозяйственной деятельности организаций и физических лиц за истекший период на предмет правильности исчисления, полноты и своевременности поступления предусмотренных действующим законодательством налоговых и других обязательных платежей. Последующий контроль отмечается углубленным изучением всех сторон финансово-хозяйственной деятельности, что позволяет вскрыть недостатки предварительного и текущего контроля. Эта форма контроля осуществляется путем проведения *документальных проверок* с использованием таких методов как наблюдение, обследование и анализа непосредственно на месте – на предприятиях, в учреждениях и организациях.

***Документальная проверка*** является специфическим методом налогового контроля, т. к. она сочетает в себе черты таких общих методов финансового контроля как проверки и ревизии.

Категории документальных проверок в зависимости от степени охвата ими вопросов финансово-хозяйственной деятельности налогоплательщиков и видов налога делятся на:

* *комплексную проверку***,** которая охватывает вопросы правильности исчисления и уплаты, как правило, всех видов налогов;
* *тематическую проверку*, охватывающую вопросы правильности исчисления отдельных видов налогов и других обязательных платежей.

Категории документальных проверок налогоплательщиков также можно подразделить, в зависимости от места проведения проверки, на проверки свыходом в организации и проверки без выхода в организацию.

**Проверки без выхода в организацию** могут быть целесообразными в следующих случаях:

* если организация, сообщившая в установленном законодательством порядке о своей ликвидации, не имеет уже фактического адреса местонахождения, а необходимые для проверки документы находятся у кого-либо из ответственных руководителей по домашнему или другому адресу;
* при отсутствии возможности организовать проверку на территории организации – отсутствие административных помещений, помещение опечатано правоохранительными органами, наличии опасности для жизни и здоровья проверяющего и т.п.;
* если налогоплательщик относится к категории мелких и объем учетных документов незначителен.

Такие проверки затягиваются по времени, поэтому необходимо стараться, чтобы проверка проводилась все-таки с выходом в организацию.

**Проверки с выходом в организации**. Выездная налоговая проверка проводится на основании решения руководителя (его заместителя) налогового органа.

Выездная налоговая проверка в отношении одного налогоплательщика (плательщика сбора, налогового агента) может проводиться по одному или нескольким налогам. Налоговые органы вправе проверять филиалы и представительства налогоплательщика (налогового агента, плательщика сбора) независимо от проведения проверок самого налогоплательщика (налогового агента, плательщика сбора).

В ходе документальных проверок сотрудники налоговой инспекции для осуществления контроля за соблюдением налогового законодательства используют в работе определенные приемы. Анализ нарушений налогового законодательства показывает, что они в большей части связаны с подлогами в первичных и иных бухгалтерских документах. Выявить их можно путем специального исследования данных учета. Подлоги в документах внешне обнаруживаются в таких формах, как противоречия в содержании отдельного документа, нескольких взаимосвязанных документов, а также отклонения от обычного порядка движения ценностей.

Для установления каждой из указанных форм противоречий применяются свои приемы исследования. Так могут применяться *формальная, арифметическая и нормативная проверка*.

**Формальная проверка** – проводится внешний осмотр документа, проверяется наличие в нем всех необходимых реквизитов, каких либо посторонних записей, пометок.

При **арифметической проверке** контролируется правильность подсчета итоговых сумм в документе, как по горизонтали, так и по вертикали. При проверке расчетов по налогам арифметическая проверка дает возможность проверить правильность арифметического подсчета того или иного показателя, например, налогооблагаемой прибыли, суммы налога и т. п. В формах расчетов обычно указывается порядок расчета показателей.

**Нормативная проверка** – это проверка содержания документа с точки зрения соответствия его действующим нормативным актам, правилам. Именно этот метод позволяет выявить незаконные по содержанию документы, установить факты необоснованного списания затрат на себестоимость продукции сверх установленных норм, неправильного применения ставки налога и т. п.

Именно с помощью данных приемов исследования отдельного документа при выявлении нарушения налогового законодательства можно выявить ошибки при определении объекта налогообложения и расчете сумм налога.

К приемам исследования нескольких документов, отражающих одну и ту же или взаимоувязанные операции, относятся *встречная проверка и метод взаимного контроля.*

**Встречная проверка** – это сопоставление разных экземпляров одного и того же документа. Он применяется для документов, оформленных в нескольких экземплярах – накладные, счета-фактуры и т. п. Экземпляры документа находятся либо в разных структурных подразделениях, либо в разных организациях. В условиях правильного отражения хозяйственной операции разные экземпляры имеют одно и тоже содержание. Не совпадение каких-либо показателей или отсутствие одного из экземпляров могут свидетельствовать об укрытии доходов от налогообложения.

**Метод взаимного контроля** документов представляет собой исследование различных документов, прямо или косвенно отражающих определенные хозяйственные операции. Учет на предприятии построен таким образом, что, информация об одних и тех же операциях отражается в различных документах.

В результате таких исследований выявляются не подтвержденные документами операции, учтенные при расчете налогов, либо не полностью учтенные операции.

На предприятиях, ведущих лишь суммовой учет реализации товаров, одним из эффективных приемов выявления признаков укрытия доходов от налогообложения является **контрольное сличение остатков**. С помощью этого приема в ряде случаев можно документально выявить поступление неучтенных товаров. Для его применения сотруднику налоговой инспекции необходимо иметь по проверяемому объекту инвентаризационные описи на начало и конец периода, и документы на оприходование и отпуск товаров. При изучении этих документов составляется таблица, в которой отражаются: остатки товаров на начало и конец периода, приход и расход товаров. Сущность приема контрольного сличения остатков заключается в сравнении максимально возможного остатка, который исчисляется путем сложения остатка товара на начало периода и прихода и вычитания документированного расхода, с остатком по описи на конец изучаемого периода. Негативным признаком является превышение фактического остатка над максимально возможным. Следует иметь в виду, что выявленные изменения могут быть вызваны и случайными ошибками в документах.

На предприятии ООО «Механик-2» в декабре 2010 года был проведен контроль над правильностью исчисления транспортного налога в форме выездной налоговой проверки. В ходе ее проведения налоговый инспектор выявил, что на предприятии имеется грузовой автомобиль марки МАЗ Х111ЕЕ, приобретенный 1 марта 2010 года и не зарегистрированный в налоговом органе.

Таким образом, налоговым инспектором было принято решение рассчитать сумму налога, подлежащую оплате в бюджет за 10 месяцев эксплуатации данного транспортного средства, а также наложить штраф за уклонение о постановки на учет в налоговом органе более 90 календарных дней.

Рассчитаем сумму налога по грузовому автомобилю за 10 месяцев его эксплуатации: 180\*20\*10/12=2988 руб.

Авансовые платежи по налогу будут равны: 180\*20\*0,83\*1/4=727 руб.

Штрафные санкции будут взысканы в размере 20 процентов доходов, полученных в период деятельности без постановки на учет транспортного средства.

**Глава 3. Проблемы и перспективы изменения транспортного налога в России.**

 **3.1 Основные проблемы транспортного налога в России.**

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 налогане отражают разную степень воздействия легковых, грузовых автомобилей и автобусов на дорожную сеть страны. Так, например, в соответствии с федеральным законом № 110 для транспортных средств с мощностью двигателя до 200 л.с. установлены одинаковые налоговые ставки для легковых, грузовых автомобилей и автобусов. Для транспортных средств с мощностью двигателя свыше 200 л.с. предусмотрены самые высокие налоговые ставки: с каждой лошадиной силы. 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 расходов 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 налогане 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.

* 1. **Перспективы изменения транспортного налога в России.**

"Налог на средства передвижения с 2010-го года для многих может стать «неподъемным». Минфин собирается разрешить регионам самим устанавливать верхнюю планку размера транспортного налога. Эксперты уверены: местные чиновники стесняться не будут, и объем отчислений увеличат в разы. Станут ли владельцы автомобилей платить по повышенным ставкам - большой вопрос. Минфин уже готовит к выходу соответствующие поправки. Предполагается, что повышенный налог будет очень кстати в кризис: вместо дотаций из госбюджета регионы получат вливания за счет автомобилистов. Сейчас, к слову, региональные власти могут поднимать (и снижать) минимальную ставку, установленную Минфином, в 5 раз.

С 2010-го года предельной величиной может быть повышение минимальной ставки в 10 раз. Кроме того, Министерство финансов планирует предоставить руководству регионов право выбора, на какие категории авто повышать ставки: в зависимости от мощности, возраста или уровня загрязнения окружающей среды конкретного транспортного средства.
Эксперты уже предположили, что больше всего от нововведений пострадают владельцы подержанных автомобилей (старше 5 лет) и водители мощных авто. Так, по новой максимальной ставке «цена» за лошадиную силу при общей мощности машины свыше 250 л.с. будет составлять около 200 рублей (то есть за авто с мощностью 250 л.с. придется платить свыше 55 тысяч рублей в год). Ставка за «лошадку» ТС старше 5 лет может увеличиться с 65 до 130 рублей. Кстати, в Петербурге налоговый лимит уже достигнут. В нашем городе установлены максимальные значения практически по всем категориям кроме автомобилей мощностью до 70 л.с. Однако до предельной черты значению ставки не хватает сущих копеек. (В Москве же владельцы малолитражек вовсе освобождены от уплаты транспортного налога).
«Учитывая то, что в Петербурге ставки транспортного и так доведены до предела, можно предположить: если Минфин развяжет руки региональным властям — налог непременно увеличится, - рассказал в беседе с «Фонтанкой» председатель комитета по защите прав автомобилистов Александр Холодов. - И приведет это к отрицательным последствиям. Автовладельцы просто могут перестать платить налог».
Однако,  если сейчас власть примет непопулярное решение о повышении ставки налога, рассерженные общим состоянием дорог автомобилисты могут попросту выйти с протестами на улицы».
Отметим, по данным Минфина, в регионах остается только 50% взимаемого транспортного налога. Поэтому нельзя однозначно заявлять, что планируемое повышение ставок — лишь реверанс в сторону региональных властей. То, что федеральные чиновники  отдают решение о росте налоговых ставок в руки местным властям,  напоминает политическое решение: Москва устраняется от непопулярного шага, но понимает, что доходы пойдут в том числе и в федеральный карман."

**Заключение.**

В целом можно сказать, что транспортный налог является простым для налогообложения. Ставки налога фиксированы, объекты – конкретны, а налоговая база определяется четко. Практическая часть данной работы была посвящена изучению механизма исчисления и уплаты транспортного налога в условиях предприятия ООО «Механик-2». Данное предприятие является плательщиком транспортного налога в соответствии с требованиями главы 28 «Транспортный налог» Налогового кодекса Российской Федерации.

Налоговую отчетность по транспортному налогу ООО «Механик-2» составляет правильно и своевременно представляет ее в налоговые органы – не позднее 1 февраля года, следующего за истекшим налоговым периодом. Декларация представляется по форме, утвержденной приказом Минфина России от 23.03. 2006 г. N 48н.

Несмотря на простоту исчисления транспортного налога, значительно отличающуюся от порядка исчисления налога на прибыль, НДС, в процессе администрирования налога существуют серьезные недоработки, препятствующие его наиболее полной собираемости. Эти пробелы, в основном касаются обмена информацией о наличие транспортных средств у физических лиц, о налоговой базе по транспортным средствам и т.д. между органами, вовлеченными в процесс администрирования транспортного налога. Также полной собираемости налога препятствует, во многом, отношение к нему большинства налогоплательщиков как к несправедливому, поводом к чему являются показатели налоговой базы прописанные в статье 359 Налогового Кодекса РФ.

Подытоживая, следует сказать, что дальнейшие развития в отношении транспортного налога должны заключаться не только в изменении законодательной базы в этой области на основе выявления наиболее значимых ошибок, но также в радикальном повсеместном изменении отношения налоговых органов к своей работе, что является одним из приоритетов налоговой политики.