

К ВОПРОСУ О ПОРЯДКЕ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА СУММ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА ХОЗЯЙСТВУЮЩИМИ СУБЪЕКТАМИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Видищева Раиса Сергеевна

канд. экон. наук, доцент кафедры экономики Орского гуманитарно-технологического института (филиала) федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Оренбургский государственный университет», Россия, г. Орск

TO THE QUESTION ABOUT THE ACCOUNTING TREATMENT OF THE SUMS OF THE TRANSPORT TAX BY ECONOMIC ENTITIES IN MODERN CONDITIONS

Raisa Vidisheva

*Candidate of Economic Sciences, associate Professor of the Department of Economics Orsk humanitarian-technology Institute (branch) Federal state budgetary educational institution of higher professional education "Orenburg state University", **Russia, Orsk***

Аннотация. В статье рассматриваются основные аспекты существования, порядка определения сумм транспортного налога, а так же порядка отражения операций по его начислению на предприятии.

Abstract. the article considers the main aspects of the existence of the order of definition of the sums of the transport tax, as well as the order of reflection of operations on its accrual to the company.

Ключевые слова: транспортный налог; бухгалтерский учет; налоговый учет; Налоговый кодекс РФ; налоговая система; налоговый контроль

Keywords: transport tax; accounting; tax accounting; Tax code; tax system; tax control.

Основным источником пополнения государственного бюджета Российской Федерации выступают налоги. Налоговая система России построена таким образом, что вся совокупность налогов дифференцируется по трем группам в зависимости от получателя налоговых платежей. По данному признаку различают федеральные, региональные и местные налоги.

Региональные налоги - важная составляющая регионального бюджета. Одним из разновидностей региональных налогов выступает транспортный налог, который можно назвать специфичным налогом, рождающим достаточно большой круг вопросов, требующих разъяснений и официальных комментариев.

В соответствии с Налоговым кодексом Российской Федерации, транспортный налог -

региональный налог, уплачиваемый собственниками транспортных средств и поступающий в региональный бюджет [1]. Величина налога, подлежащая уплате в бюджет, зависит от мощности двигателя (в лошадиных силах) транспортного средства, а также установленной ставки.

Особенностью транспортного налога является то, что глава 28 НК РФ, устанавливающая общие правила данного налога, не содержит прямого перечня льгот для отдельных категорий граждан, хотя в ней присутствует оговорка о том, что региональные органы власти вправе самостоятельно подобный перечень определить. Каким образом трактовать подобный аспект – положительно или отрицательно, разобраться сложно. В данной ситуации можно выявить как плюсы, так и минусы подобного положения дел.

С одной стороны, преимуществом может выступать то, что в зависимости от складывающейся в области ситуации, региональные органы, которые находятся «ближе всего» к налогоплательщикам и знают ситуацию изнутри, могут ввести конкретные льготы, учитывающие определенные особенности (сложности) в том или ином вопросе, т.е. другими словами, «войти в положение» налогоплательщиков и установить послабления. С другой стороны, наделение налоговыми полномочиями региональных чиновников может способствовать развитию коррупционных действий.

Интересным фактом выступает то, что объекты транспортных средств (если говорить о юридических лицах-налогоплательщиках) подпадают под налогообложение два раза.

Если обратиться к нормативно-правовой документации, то прямого запрета на то, чтобы не облагать разными налогами один и тот же объект за один период, нет. До момента принятия первой части Налогового кодекса в действующем на тот момент Федеральном законе №2118-1 от 27.12.1991 «Об основах налоговой системы в Российской Федерации» имел место принцип однократного налогообложения объекта различными налогами за определенный конкретный период времени. И, с нашей точки зрения, данное обстоятельство было справедливым и оправданным.

Если обратиться к действующим принципам налогообложения, прописанным в Налоговом кодексе РФ, то упоминания о подобном принципе нет. Действительно, такие объекты имущества, как транспортные средства выступают объектом налогообложения при исчислении и налога на имущество юридических лиц, и транспортного налога. Согласно п. 1 ст. 374 НК РФ объектом налогообложения по налогу на имущество организаций признается движимое и недвижимое имущество, учитываемое на балансе организации. В то же самое время по смыслу ст. 358 НК РФ объектом налогообложения транспортным налогом признаются различные транспортные средства, что вполне входит в понятие движимого имущества согласно п. 2 ст. 130 ГК РФ [2].

С одной стороны, обращаясь к судебной практике, можно встретить информацию о том, что сложившаяся ситуация оправданна. Имеется ввиду, что в данном случае двойным налогообложением взимание транспортного налога и налога на имущество с владельцев транспортных средств считать не следует. Объясняется все это тем, что в данном случае различны налогооблагаемые базы. В случае с налогом на имущество юридических лиц – это стоимостная категория, а с транспортным налогом – мощность двигателя. К тому же, оказывая в какой-то степени разрушительное воздействие на автодороги общего пользования, взимание транспортного налога с владельцев транспортных средств оправдано, т.к. упоминаемый налог является специальным и позволяет аккумулировать финансовые ресурсы, направляемые в перспективе на осуществление ремонта дорог, их строительство и восстановление. Таким образом, несмотря на единый объект налогообложения, налоговые базы, с которых взимаются оба налога, разнятся, что оправдывает настоящее положение дел.

Несмотря на убедительную аргументацию, считаем, что наличие подобных «спорных» моментов в налоговом законодательстве готовит почву для появления новых «двойных» объектов налогообложения, что в свою очередь может привести к росту недовольства со стороны налогоплательщиков и развитию теневого сектора. Применение различных налоговых баз лишь формально препятствует факту двойного налогообложения, что положительной характеристикой налоговой системы не назовешь.

Отдельного внимания заслуживает вопрос определения категорий налогоплательщиков. Считаем, что раз необходимость сбора транспортного налога обусловлена воздействием транспортных средств на дорожное полотно, целесообразна дифференциация пользователей дорог по принципу интенсивности их использования. К примеру, можно предусмотреть повышающие коэффициенты для специализированных транспортных организаций, такси, муниципального транспорта, маршрутных такси, грузовых автомобилей. То есть реализовать зависимость величины налога не только от мощности транспортного средства, но и от степени его воздействия на дорожное полотно.

Говоря о транспортном налоге, следует затронуть такие экономические категории, как «финансовые результаты», «бухгалтерский и налоговый учет». Транспортный налог, в отличие от, например, налога на прибыль, выплачиваемого из конечного финансового результата, или налога на добавленную стоимость, включается в состав затрат хозяйствующего субъекта и оказывает прямое влияние на величину себестоимости продукции (товаров, работ или услуг). В бухгалтерском учете начисление сумм транспортного налога зависит от направлений использования транспортных средств – объектов налогообложения. Сумма начисленного авансового платежа по транспортному налогу, как и самого налога, является расходом по обычным видам деятельности [5]. Данный расход отражается в бухгалтерском учете по дебету счетов учета затрат на производство/расходов на продажу в корреспонденции с кредитом счета учета расчетов по налогам и сборам» [4].

Исходя из этого, при начислении транспортного налога дебетуются счета: 20 «Основное производство»; 23 «Вспомогательное производство»; 25 «Общехозяйственные расходы»; 26 «Общехозяйственные расходы» - в том случае, если организация имеет производственную специфику; 44 «Расходы на продажу» - в торговых организациях, и пр.

Расчеты по транспортному налогу отражаются по кредиту на специализированном субсчете, открытом к счету 68 «Расчеты с бюджетом по налогам и сборам» [5].

Что касается налогового учета транспортного налога, то специфика и особенности будут зависеть от применяемой системы налогообложения. Если организация применяет льготный режим налогообложения и объектом налогообложения являются доходы, уменьшенные на величину расходов, то суммы транспортного налога (авансовых платежей по нему) могут быть учтены в «налоговых» расходах и тем самым уменьшать налоговую базу единого налога [1]. Признать расход на основании нормы пп. 3 п. 2 ст. 346.17 НК РФ можно только после осуществления его уплаты. При переводе же на общий режим налогообложения организация все так же может учитывать сумму транспортного налога в расходах, только уже при расчете налога на прибыль. Это позволяет сделать пп. 1 п. 1 ст. 264 НК РФ.

Признавать указанный расход предприятия, при условии применения метода начисления, должны уже на дату начисления налога (авансового платежа), а не на дату его уплаты (пп. 1 п. 7 ст. 272 НК РФ). Иными словами, начисленные налоги или промежуточные платежи включаются в расходы того периода, за который осуществляется оплата, подается налоговая декларация.

В течение налогового периода налогоплательщики-организации уплачивают авансовые платежи по налогу, если законами субъектов Российской Федерации не предусмотрено иное. По истечении налогового периода налогоплательщики-организации уплачивают сумму налога, исчисленную в порядке, предусмотренном пунктом 2 статьи 362 Налогового Кодекса.

Налогоплательщики-организации по истечении налогового периода представляют в налоговый орган по месту нахождения транспортных средств налоговую декларацию по налогу. Налоговые декларации по налогу представляются налогоплательщиками-организациями не позднее 1 февраля года, следующего за истекшим налоговым периодом. Проводя информационный обзор нормативной документации, а также прочих элементов экономики, связанных с транспортным налогом, следует затронуть также процесс автоматизации учета.

На сегодняшний день учетный процесс большинства организаций автоматизирован, однако остается не в полной мере проработанным вопрос расчета авансовых платежей. Имеется

ввиду, что хозяйствующим субъектам по-прежнему приходится систематизировать информацию практически вручную. Если, например, говорить о таком программном продукте, как 1С: Бухгалтерия, 8.2, то расчетный регистр по транспортному налогу, который формируется в программе по итогам за период предоставляет возможность заполнить налоговую декларацию, но не сохраняется как документ-основание, что не очень удобно для учетного работника.

Исходя из этого, считаем, что вопросу организации учета и расчетов по транспортному налогу должно быть уделено особое внимание, т.к. именно данный документ может выступать регистром налогового учета для хозяйствующего субъекта.

В заключение следует упомянуть о необходимости и целесообразности постоянного совершенствования правил и порядка учета, исчисления и взимания транспортного налога, т.к. он является одним из основных источников пополнения региональных бюджетов субъектов Российской Федерации.

Список литературы:

1. Налоговый кодекс РФ (часть вторая) от 05.08.2000 №117-ФЗ (ред. от 06.04.2015);
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ) Часть 1 от 30.11.1994 N 51-ФЗ (действующая редакция от 13.07.2015)
3. Федеральный закон от 06.12.2011 №402-ФЗ (ред. от 04.11.2014) «О бухгалтерском учете»;
4. Приказ Минфина РФ от 31.10.2000 №94н (ред. от 08.11.2010) «Об утверждении Плана счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности организаций и Инструкция по его применению»;
5. Приказ Минфина России «Об утверждении Положения по бухгалтерскому учету «Расходы организации» ПБУ 10/99» от 06.05.1999 № 33н.