

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Новицкая Е.В., Терпугов А.Ф. Оптимизация розничной продажи скоропортящейся продукции. – Томск: Изд-во Томского ун-та, 2004. – 93 с.
2. Степанова Н.В., Терпугов А.Ф. Определение оптимального объема партии товара скоропортящейся продукции // Вестник Сибирского государственного аэрокосмического университета. – 2008. – Вып. 4 (2). – С. 60–64.
3. Абрамовиц М., Стиган И. Справочник по специальным функциям. – М.: Наука, 1979. – 830 с.

Поступила 12.03.2009 г.

УДК 336.226.332

## ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАМЕНЫ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА ПУТЕМ УВЕЛИЧЕНИЯ СТАВКИ АКЦИЗОВ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ГОРЮЧЕ-СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ

А.А. Вазим

Томский политехнический университет  
E-mail: vazim@tpu.ru

*С использованием данных Федерального казначейства и Росстата РФ проанализированы возможные последствия отказа от транспортного налога и одновременного увеличения ставок акцизов на реализацию горюче-смазочных материалов. Показано, что данное изменение в налоговой системе позволит получить положительные результаты социально-экономической политики в большей степени, чем негативные. Замена транспортного налога на повышение ставок акцизов упростит задачу увеличения доходов Дорожного фонда РФ. Рассчитаны возможные налогово-бюджетные последствия различных вариантов повышения ставок акцизов на реализацию горюче-смазочных материалов.*

### Ключевые слова:

Транспортный налог, акцизы, региональные налоги, региональные бюджеты.

В связи с финансово-экономическим кризисом и растущим дефицитом бюджетов на всех трех уровнях бюджетной системы возникает целый ряд предложений по налоговым новациям. К таким предложениям относятся предложения по отмене транспортного налога с одновременным увеличением ставок акцизов. Транспортный налог является целевым, он направляется на развитие и содержание автомобильных дорог. Однако в настоящее время возникает разрыв между растущими потребностями в финансовых поступлениях в бюджеты дорожных фондов и возможностью увеличивать налоговые доходы. Так, в ряде регионов страны законодатели уже повысили ставки транспортного налога до предельно возможного уровня, обозначенного ст. 361 Налогового кодекса, табл. 1 [1–7]. Кроме того, в настоящее время схема расчета налога не предполагает зависимости суммы налога и величины пользования дорогами. Таким образом, решить возникшее противоречие можно либо внесением изменений в Налоговый кодекс с сохранением схемы расчета налога, либо отказом от транспортного налога с выбором нового источника налоговых поступлений.

Для выбора оптимального решения данной проблемы рассмотрим **аргументы «за» или «против» изменений налоговой системы.**

К конструктивным предложениям можно отнести законодательную инициативу депутатов Волгоградской думы об отмене транспортного налога с одновременным увеличением акцизов на дизельное топливо, на моторные масла, на автомобильный и на прямогонный бензин (далее – акцизы на ГСМ) [8, 9]. Такую позицию можно назвать соот-

ветствующей интересам автомобилистов, поскольку вместо фиксированной ставки транспортного налога предлагается платить акцизы в зависимости от объема потребления топлива. По мнению авторов законопроекта, недостаток существующей схемы сбора транспортного налога заключается в том, что водителям, которые проезжают сотни километров в день, и водителям, которые выезжают на дороги несколько раз в год, приходится платить одинаковую сумму. По действующим правилам транспортный налог рассчитывается исходя из мощности автомобиля, т. е. по количеству лошадиных сил [1–7]. В случае же повышения акциза, автомобилисты смогут платить налог в соответствии с пробегом автомобиля за год.

Кроме того, нововведение предоставляет в определенной степени возможность автолюбителям самим регулировать годовую сумму налоговых отчислений за имеющееся у него транспортное средство: для сокращения налоговых отчислений можно эксплуатировать автомобиль реже. Таким образом, документ предлагает более либеральную форму уплаты налогов за эксплуатируемый автомобиль: «Мы понимаем, что это приведет к увеличению цены на топливо, но ведь взамен водители не будут платить транспортный налог», – так выразил свою позицию Председатель комитета по бюджету, налогам и финансовой политике Волгоградской думы В.Г. Попов [8].

Однако новый законопроект не был поддержан. Так, против данного законопроекта высказались депутаты Мосгордумы и приняли постановление с отказом в поддержке инициативы волгоградских коллег. Однако ни одним противником законопро-

**Таблица 1.** Ставки по отдельным видам транспортных средств в 2007-08 г. в Москве, Санкт-Петербурге, Московской, Ленинградской, Нижегородской и Воронежской (2007 г.) областях, Республике Татарстан, р.; выборочные данные [1–7]

Вид авто- транспорта	Мощность двигателя, л.с.	Москва	Московская область	Санкт-Петер- бург	Ленинград- ская область	Нижегород- ская область	Республика Татарстан	Воронежская область	Макс. ставки налога по На- логовому ко- дексу
Легковые автомобили	До 100	7	7	20	14	15/25***	7,5****/20	8	25
	От 100 до 150	20/30*	20	35	30	35	28	11	35
	От 150 до 200	38/45*	30	50	50	50	40	24	50
	От 200 до 250	60/75*	50	75	75	75	75	38	75
	Свыше 250	150	100	150	150	150	150	76	150
Автобусы со сроком использования до 5 лет	До 200	10/17*	20	50	40	50	40	24	50
	Свыше 200	35	40	65	40	100	80	48	100
Автобусы со сроком использования свыше 5 лет	До 200	15/26*	20	50	40	50	40	24	50
	Свыше 200	55	40	65	40	100	80	48	100
Грузовые автомобили со сроком ис- пользования: в числителе – до 5 лет, в знаменателе – свыше 5 лет	До 100	10/15	15	25	25	25	20	11	25
	От 100 до 150	17/26	20	40	40	40	32	16	40
	От 150 до 200	25/38	25	50	50	50	40	21	50
	От 200 до 250	35/55	35	55	65	65	52	26	65
	Свыше 250	45/70	45	25/35**		85	68	35	85

\* в Москве предусмотрена градация автомобиля по мощности: в числителе – первая половина, в знаменателе вторая половина интервала шкалы мощности.

\*\* для грузовых автомобилей в Санкт-Петербурге предусматривается градация: в числителе – до трех лет, в знаменателе свыше 3, но менее 5 лет.

\*\*\* в Нижегородской области градация автомобиля по мощности: в числителе – до 45 л. с., в знаменателе – от 45 л. с. до 100 л. с.

\*\*\*\* в Республике Татарстан для автомобилей, зарегистрированных на физических лиц, установлена ставка 7,5 р.

екта не указывается, что отмена транспортного налога позволит отменить «администрирование» дорожного налога по следующим позициям: учет, рассылка квитанций, синхронизация данных с ГИБДД, отслеживание неплательщиков и т. д. Возражения депутатов пояснил депутат Мосгордумы от партии «Единая Россия» А.Н. Крутов: «Существующий транспортный налог не платят льготники – Герои СССР, владельцы автомобилей до 70 л. с., общественный транспорт. В предложенном законопроекте никаких льгот не предусмотрено вообще, а если бы и были, то, как проверить каждого покупателя на заправке?» [8]. На такое возражение депутатов мы можем высказать следующий контраргумент: предоставить льготы в виде денежных выплат, а не путем снижения ставок по налогу.

Чтобы определить необходимость отмены транспортного налога, проанализируем предложение волгоградских чиновников на основе существующей нормативно-правовой базы, а также данных Росстата и отчетов Казначейства.

Собираемый сегодня транспортный налог зависит от мощности двигателя транспортного средства и определяется региональными властями самостоятельно. Например, в Москве владелец автомобиля мощностью 100 л. с. ежегодно платит 700 р., автомобиля мощностью 110 л. с. – 2200 р.; в Томской области – 700 и 1100 р. соответственно [10]. Такое резкое увеличение суммы платежей в зависимости от количества лошадиных сил представляется нам несправедливым. Рассмотрим в связи с этим возможные **социально-экономические выгоды и из-**

**держки, возникающие в результате отмены транспортного налога.**

Начнем с положительных сторон.

*Во-первых*, отказ от транспортного налога в пользу увеличения акцизов на ГСМ усилит зависимость величины налоговых выплат от объема поездок: чем больше будет пользование общественными благами (автодорогами), тем выше оплата за эти блага (сумма налоговых выплат). Это оплысит, хотя бы в некоторой мере, реализацию принципа справедливости в налогообложении.

*Во-вторых*, доступность отдельному налогоплательщику регулировать сумму уплачиваемых налогов. Причина невозможности регулировать сумму налоговых выплат отдельным налогоплательщиком кроется в том, что величина транспортного налога определяется только наличием автомобиля в собственности. Если же отказаться от транспортного налога, то это позволит налогоплательщику влиять на величину выплачиваемых налогов посредством регулирования количества поездок и объема потребленного топлива: чем меньше потребление ГСМ, тем меньше сумма выплачиваемых акцизов.

*В-третьих*, увеличение акцизов может повысить стоимость ГСМ, что будет способствовать экономии потребляемых природных ресурсов. В перспективе это позволит снизить выбросы загрязняющих веществ в атмосферу.

*В-четвертых*, изменив источник налогово-бюджетных доходов, можно увеличить поступления в Дорожный фонд РФ.

*В-пятых*, с отменой транспортного налога изменится характер выплат налога при потреблении топлива в зависимости от мощности автомобиля: он станет более равномерным. При существующей системе характер выплат налога имеет ступенчатый характер: ставки растут при относительно меньшем увеличении мощности транспортного средства. Например, в соответствии с Налоговым кодексом владелец автомобиля мощностью 90 л. с. должен заплатить 450 р., но если мощность составила 110 л. с., то выплаты составят 770 р. Это вызвано тем, что ставка налога для автомобилей мощностью до 100 л. с. составляет 5 р. с каждой лошадиной силы, а для автомобилей от 100 до 150 л. с. уже 7 р. [1].

Теперь рассмотрим возможные негативные последствия отмены транспортного налога.

Основное препятствие для отмены транспортного налога, на которое ссылаются депутаты Мосгордумы – резкое ограничение в возможности предоставления льгот отдельным категориям налогоплательщиков, таким как инвалиды, герои СССР и Российской Федерации, ветераны ВОВ и т. д. Однако это возражение звучит не очень убедительно, так как количество льготников, в частности, Героев труда и почетных ветеранов и тружеников тыла не так уж велико по сравнению с количеством «рядовых» автомобилистов. В любом случае, при введении топливных акцизов можно решить вопрос с льготниками на индивидуальной основе путем предоставления денежной компенсации, что, в свою очередь, повысит степень монетизации льгот.

Следует отметить также следующий аспект реформирования транспортного налога, который трудно однозначно отнести к плюсам или к минусам. В настоящее время транспортный налог является региональным, что позволяет учитывать местную специфику при взимании налога, а также при использовании доходов от данного налога в качестве собственных доходов региональных бюджетов. Таким образом, его отмена создаст более унифицированные условия для формирования региональных дорожных фондов, чем существующие в настоящее время.

Таким образом, доводы в пользу замены транспортного налога путем увеличения ставки акцизов при реализации ГСМ нам кажутся более убедительными, чем аргументы в пользу сохранения существующей системы взимания налогов.

**Рассмотрим теперь возможные налогово-бюджетные последствия отказа от транспортного налога.**

Осуществляя замену одного налога другим, необходимо сохранить уровень налоговых поступлений в региональные бюджеты. Совокупные поступления в региональные бюджеты в 2008 г. следующие: по транспортному налогу – 53 млрд р.; доходы от уплаты акцизов на дизельное топливо, на моторные масла, на автомобильный и на прямо-

гонный бензин в совокупности – 83 млрд р. [11]. Если заменить транспортный налог повышением ставок акцизов на ГСМ с сохранением уровня налоговых доходов бюджета Дорожного фонда РФ, то потребуются применить повышающий коэффициент к имеющимся ставкам акцизов в размере 1,63936. Данный коэффициент определен нами следующим образом: сумма выплат по обоим видам налогов, делённая на выплаты по акцизам на ГСМ. Поскольку акцизы являются федеральным налогом, то доходы по акцизам в бюджет субъектов РФ следует увеличить на рассчитанный коэффициент.

Сравнивая платежи в региональные бюджеты в 2008 г. по транспортному налогу и акцизам на ГСМ (с рассчитанным нами коэффициентом), мы можем увидеть крайне неравномерное изменение поступлений, табл. 2.

В соответствии с расчетами, сокращение поступлений наблюдается у 36 регионов, тогда как увеличение доходов – у 47 регионов. Среди регионов, получающих выгоды при изменении налогов, на первом месте находится г. Москва – её бюджет получит дополнительно 1862,23 млн р. На втором месте – Омская область, её прирост доходов составит 708,56 млн р. На третьем месте – Воронежская область, её возможности – 467,02 млн р. Затем идёт группа регионов, изменение доходов которых происходит в интервале от 1,86 до 330,37 млн р. Большинство этих регионов являются крупными транзитными регионами, где имеются важнейшие федеральные трассы.

Сокращение поступлений наблюдается в следующих регионах: в г. Санкт-Петербурге – 1375,8 млн р.; в Нижегородской области – 1126,68 млн р., в Московской области – 769,06 млн р., в Республике Татарстан – 437,69 млн р., в Ханты-Мансийском АО – 367,04 млн р. и т. д. Чем же вызваны потери в доходах этих регионов? На наш взгляд, потери могут быть вызваны следующими причинами: 1) ставки транспортного налога выше, чем в других регионах, табл. 1 [2–7]; 2) данные регионы являются крупными и транзитными (транзитный транспорт не платит транспортный налог в этом регионе, тогда как акцизы – выплачивает); 3) владельцы автомобилей могут выбирать место регистрации собственного автомобиля в регионе со сравнительно меньшими ставками налогов, чем в «домашнем» регионе.

Рассмотрим последнюю причину потерь в доходах регионов отдельно. Выбор места регистрации собственного автомобиля в регионе со сравнительно меньшими ставками налогов, чем в «домашнем» регионе, поскольку этот налог региональный. Такое поведение автолюбителей можно сравнить с регистрацией компаний в оффшорных территориях, с получением «удобного флага» для своего судна.

Предположим, что существует прямая связь между уровнем доходов и обеспеченностью авто-

**Таблица 2.** Изменение налоговых поступлений в региональные бюджеты с коэффициентом увеличения ставки акцизов 1,63936; в млн р., рассчитано на основе [12]

Регионы	Изменение в доходах	Регионы	Изменение в доходах
г. Москва	1 862,23	Республика Адыгея	17,82
Омская область	708,56	Томская область	17,20
Воронежская область	467,02	Свердловская область	16,52
Иркутская область	330,37	Псковская область	5,24
Республика Башкортостан	323,57	Магаданская область	1,86
Челябинская область	298,13	Удмуртская Республика	-1,85
Рязанская область	295,12	Оренбургская область	-4,67
Республика Мордовия	293,15	Ульяновская область	-5,75
Волгоградская область	286,03	Республика Карелия	-13,56
Ставропольский край	250,21	Орловская область	-20,96
Тюменская область	244,86	Кировская область	-22,21
Тульская область	221,51	Ненецкий АО	-29,24
Республика Дагестан	214,98	Республика Саха (Якутия)	-29,40
Тамбовская область	196,75	Республика Коми	-31,10
Алтайский край	168,13	Приморский край	-42,50
Читинская область	144,23	Курская область	-43,69
Костромская область	131,81	Республика Марий Эл	-53,94
Республика Хакасия	126,85	Вологодская область	-70,80
Северная Осетия - Алания	126,69	Архангельская область	-76,27
Республика Бурятия	121,35	Белгородская область	-84,97
Кабардино-Балкарская Респ.	110,26	Смоленская область	-91,00
Саратовская область	99,30	Новгородская область	-92,50
Липецкая область	97,97	Краснодарский край	-153,01
Чеченская республика	84,91	Кемеровская область	-155,26
Тверская область	73,59	Ростовская область	-163,87
Республика Алтай	65,01	Красноярский край	-178,49
Амурская область	64,90	Новосибирская область	-211,85
Чувашская Республика	60,11	Самарская область	-247,10
Пензенская область	57,23	Ленинградская область	-255,57
Республика Калмыкия	53,60	Хабаровский край	-258,86
Карачаево-Черкесская Респ.	52,16	Владимирская область	-260,58
Чукотский АО	49,88	Мурманская область	-263,93
Республика Тыва	48,69	Пермский край	-273,45
Брянская область	47,47	Ямало-Ненецкий АО	-284,64
Астраханская область	46,65	Калининградская область	-292,87
Ивановская область	42,75	Сахалинская область	-304,19
Республика Ингушетия	39,18	Ханты-Мансийский АО	-367,04
Ярославская область	35,34	Республика Татарстан	-437,69
Калужская область	32,06	Московская область	-769,06
Камчатский край	21,27	Нижегородская область	-1 126,68
Курганская область	21,08	г. Санкт-Петербург	-1 375,80
Еврейская АО	20,76		

мобилями, то есть, чем выше доходы в регионе, тем больше в нем автомобилей на душу населения. В этом случае, если мы обнаружим отклонение в обеспеченности автомобилями в большую сторону относительно уровня доходов, то наша гипотеза получения удобной для налогоплательщика прописки автомобиля даст положительный результат.

Для проверки нашей гипотезы мы используем данные Росстата РФ. В данном сборнике имеются следующие показатели: среднедушевые денежные доходы населения и число собственных легковых автомобилей на 1000 чел. [12. С. 157–158, 192–193]. Разделив один показатель (среднедушевые денеж-

ные доходы населения) на другой показатель (число собственных легковых автомобилей на 1000 чел.), мы получили величину доходов, достаточных для покупки автомобиля. После проведенного анализа, мы пришли к следующим выводам. Необходимая сумма денег для покупки автомобиля в регионах Центрального федерального округа ограничивается рамками доходов, в основном, это доходы от 40 до 52 тыс. р. в месяц, табл. 3.

Данный показатель значительно отклоняется (кроме Москвы) для Брянской, Ярославской и Московской областей, что требует проведения дополнительного изучения. При этом полностью отсут-

**Таблица 3.** Определение величины доходов, достаточных для покупки автомобиля и сопоставление их со среднедушевыми денежными доходами населения. Регионы выстроены по размеру среднедушевых денежных доходов населения. Расчитано по [12. С. 157–158, 192–193]

Регионы Центрального федерального округа	Среднедушевые денежные доходы населения, р.	Число собственных легковых автомобилей на 1000 чел.	Величина доходов, достаточных для покупки автомобиля, тыс. р.
г. Москва	35490	261,4	135,77
Московская область	14481	261,1	55,46
Ярославская область	9811	149,7	65,54
Липецкая область	9611	202,5	47,46
Белгородская область	9404	184,6	50,94
Калужская область	9292	189,1	49,14
Курская область	8613	165,7	51,98
Тамбовская область	8592	174,5	49,24
Тверская область	8592	183,1	46,93
Воронежская область	8530	205,4	41,53
Смоленская область	8436	203,3	41,50
Тульская область	8373	195,1	42,92
Рязанская область	8115	193,4	41,96
Костромская область	7711	164,4	46,90
Брянская область	7597	98,8	76,89
Орловская область	7183	179,1	40,11
Владимирская область	7096	165,3	42,93
Ивановская область	5693	140,2	40,61

ствует корреляция среднедушевых денежных доходов населения и величины доходов, достаточных для покупки автомобиля.

Следует отметить, что обладание автомобилем в Москве требует очень высоких ежемесячных доходов – почти 136 тыс. р. Это может быть объяснено тремя причинами: во-первых, регистрацией в других регионах (наша основная гипотеза); во-вторых, высокими доходами; в-третьих, развитым общественным транспортом. Тогда, в соответствии с нашей гипотезой, обладание автомобилем в соседних с Москвой регионах должно отклоняться в противоположную сторону, т.е. показатель величины доходов, достаточных для покупки автомобиля должен быть значительно ниже, чем в среднем по округу. Однако обладание автомобилем в ближайших к Москве регионах (Московской, Калужской, Тверской областях) укладывается в допустимые параметры нашей гипотезы. Это значит, что наша гипотеза о возможной регистрации автомобиля в удобном для налогоплательщика регионе оказалась неверна. Тогда причинами потерь в доходах рассматриваемых регионов являются более высокие ставки транспортного налога, чем в других регионах, либо то, что данные регионы являются крупными и транзитными. Однако это требует дополнительного анализа.

Вернёмся к вопросу определения размера повышающего коэффициента для ставок акцизов на ГСМ. Мы установили, что нижней границей увеличения ставки акцизов на ГСМ является повышающий коэффициент 1,63936. Следовательно, можно определить и оптимальный уровень повышающего коэффициента, при котором количество регионов, теряющих доходы, будет минимально, либо увели-

чение доходов от уплаты акцизов будет относительно равномерным. Таким образом, изменив систему налогообложения собственников транспортных средств, величину платежей в бюджет можно будет повысить. Это усилит заинтересованность региональных органов власти к изучаемым налоговым новациям, а также сократит количество регионов, теряющих доходы от данной налоговой новации.

Рассмотрим вариант повышения ставки акцизов на больший коэффициент, например, на коэффициент 2,0. Тогда среди потерявших доходы оказываются только восемь регионов, табл. 4. По абсолютному большинству регионов наблюдается сравнительно равномерное увеличение доходов от 33,78 (для Новгородской области) до 1319,4 млн р. (для Омской области). Для г. Москвы наблюдается резкий рост платежей – до 7227,83 млн р.

Повышение ставок акцизов больше чем в два раза (коэффициент >2), картину изменения налоговых поступлений в региональные бюджеты сильно не меняет. Лидером, со значительным отрывом от других регионов, остаётся г. Москва. Затем происходит плавное снижение регионального прироста налоговых поступлений. При увеличении ставок акцизов в 2,2 раза потери по налогам наблюдаются только для пяти регионов, в 2,3 раза – для четырех, в 2,4 раза – только для двух регионов (Мурманской и Сахалинской областей). Таким образом, увеличение ставок акцизов в интервале от 2 до 2,2 раза позволит не только компенсировать потери региональных бюджетов от отмены транспортного налога, но и повысить их доходную базу, поскольку платежи по акцизам осуществляются нефтеперерабатывающими предприятиями, а не отдельными физическими и юридическими лицами.

**Таблица 4.** Изменение налоговых поступлений в региональные бюджеты с коэффициентом увеличения ставки акцизов 2,0; в млн р., рассчитано на основе [12]

Регионы	Изменение в доходах	Регионы	Изменение в доходах
г. Москва	7227,83	Новосибирская область	195,46
Омская область	1319,40	Курганская область	195,19
Республика Башкортостан	1305,78	Калужская область	194,09
Краснодарский край	1021,17	Астраханская область	192,91
Воронежская область	919,54	Кабардино-Балкарская Респ.	191,19
Челябинская область	863,75	Брянская область	190,56
Иркутская область	860,30	Ульяновская область	185,17
Свердловская область	764,97	Томская область	173,96
Волгоградская область	759,30	Белгородская область	171,99
Ставропольский край	690,21	Республика Коми	168,48
Рязанская область	628,58	Республика Саха (Якутия)	159,75
Алтайский край	613,26	Псковская область	156,21
Республика Мордовия	601,96	Республика Карелия	149,73
Тюменская область	575,97	Курская область	142,16
Ростовская область	561,42	Чеченская республика	141,87
Саратовская область	529,98	Республика Татарстан	123,79
Тульская область	503,26	Республика Алтай	120,39
Московская область	411,00	Орловская область	112,03
Тамбовская область	401,66	г. Санкт-Петербург	105,19
Ханты-Мансийский АО	397,65	Республика Калмыкия	101,07
Тверская область	390,22	Камчатский край	95,56
Оренбургская область	383,16	Карачаево-Черкесская Респ.	94,14
Республика Дагестан	368,82	Архангельская область	93,73
Читинская область	333,53	Республика Тыва	88,37
Самарская область	333,24	Чукотский АО	84,34
Кемеровская область	301,10	Республика Адыгея (Адыгея)	83,78
Удмуртская Республика	291,98	Смоленская область	65,27
Приморский край	288,33	Республика Ингушетия	63,77
Красноярский край	285,58	Республика Марий Эл	59,06
Костромская область	283,29	Еврейская АО	56,21
Липецкая область	276,72	Ленинградская область	47,84
Ярославская область	275,94	Магаданская область	41,99
Республика Бурятия	261,06	Новгородская область	33,78
Пензенская область	258,91	Хабаровский край	-7,98
Кировская область	256,84	Ненецкий АО	-29,24
Амурская область	249,40	Владимирская область	-60,01
Республика Хакасия	247,35	Калининградская область	-115,02
Пермский край	235,89	Ямало-Ненецкий АО	-135,68
Вологодская область	214,15	Мурманская область	-161,06
Северная Осетия - Алания	210,83	Сахалинская область	-214,68
Чувашская Республика	209,82	Нижегородская область	-526,60
Ивановская область	204,54		

### Выводы

Проведен анализ возможных последствий при отказе от транспортного налога с одновременным увеличением ставок акцизов на реализацию горюче-смазочных материалов. Показано, что это изменение в налоговой системе позволит получить больше положительных, чем отрицательных результатов. Это означает, что данному решению, скорее, будет оказана общественная поддержка, чем протест со стороны владельцев автомобилей. С отменой регионального транспортного налога в пользу федеральных акцизов повысится унифика-

ция налогового законодательства России. Поскольку платежи по акцизам осуществляются только нефтеперерабатывающими предприятиями, а транспортный налог – отдельными физическими и юридическими лицами, следует ожидать гарантированного увеличения поступлений в дорожные фонды.

*Работа подготовлена при финансовой поддержке аналитической ведомственной целевой программы «Развитие научного потенциала высшей школы». Наименование и регистрационный номер проекта: «Теоретическое обоснование оптимальной системы налогообложения предприятий нефтегазового комплекса России», № 2.1.3/1696.*

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Налоговый кодекс Российской Федерации. Часть вторая. [Электронный ресурс]: федер. закон: принят Гос. Думой 5 августа 2000 г. № 117-ФЗ // Справочно-правовая система «Консультант Плюс» / Компания «Консультант Плюс». – Последнее обновление 24.04.2009.
2. Закон Воронежской области от 27 декабря 2002 г. № 80-ОЗ «О введении в действие транспортного налога на территории Воронежской области» (в ред. Закона Воронежской области от 07.06.2007 № 68-ОЗ). [Электронный ресурс]. – режим доступа: <http://www.garant.ru/hotlaw/doc/107362.htm> . – 15.05.2009.
3. Закон г. Москвы от 9 июля 2008 г. № 33 «О транспортном налоге». [Электронный ресурс]. – режим доступа: <http://www.garant.ru/hotlaw/doc/118871.htm>. – 15.05.2009.
4. Закон Ленинградской области от 22 ноября 2002 года № 51-оз «О транспортном налоге». (в ред. законов Ленинградской области от 17.07.2003 № 55-оз, от 25.11.2003 № 99-оз, от 24.11.2004 № 94-оз, от 28.11.2005 № 99-оз, от 21.02.2006 № 1-оз, от 12.07.2006 № 54-оз, от 08.06.2007 № 92-оз, от 19.12.2008 № 142-оз, с изм., внесенными решением Ленинградского областного суда от 25.11.2005 № 3-116/2005). [Электронный ресурс]. – режим доступа: <http://www.klerk.ru/doc/?136008>. – 15.05.2009.
5. Закон Московской области от 19 сентября 2008 г. № 120/2008-ОЗ «О внесении изменений в Закон Московской области «О транспортном налоге в Московской области». [Электронный ресурс]. – режим доступа: <http://www.v2b.ru/Article20081117164529>. – 15.05.2009.
6. Закон Нижегородской области от 28 ноября 2002 г. № 71-З «О транспортном налоге» (в ред. законов Нижегородской области от 25.02.2003 № 17-З, от 21.06.2003 № 45-З, от 10.07.2003 № 51-З, от 06.10.2003 № 84-З, от 15.10.2004 № 117-З, от 30.05.2005 № 60-З, от 28.11.2005 № 188-З, от 08.09.2006 № 92-З, от 28.09.2006 № 99-З, от 03.11.2006 № 135-З, от 04.04.2007 № 29-З, от 30.11.2007 № 172-З, от 21.12.2007 № 181-З, от 06.06.2008 № 67-З). [Электронный ресурс]. – режим доступа: <http://www.klerk.ru/doc/?126870>. – 15.05.2009.
7. Закон Санкт-Петербурга от 26 сентября 2007 г. № 416-81 «О внесении изменений в законы Санкт-Петербурга «О транспортном налоге» и «О налоговых льготах». [Электронный ресурс]. – режим доступа: <http://www.garant.ru/hotlaw/doc/104010.htm> – 15.05.2009.
8. Буранов И. Транспортный налог выбивается из лошадиных сил // Коммерсантъ. – 2009. – 2 апреля.
9. Разумное предложение «зарубили» на корню. Минфин выступил против замены транспортного налога на топливный акциз // Новости АЭИ ПАЙМ\_ТАСС. 2009. URL: <http://www.prime-tass.ru/news/show.asp?id=3273&ct=articles>. – 28.04.2009.
10. Закон Томской области 04.10.2002 года № 77-ОЗ «О транспортном налоге» (в ред. Законов Томской области от 18.03.2003 № 41-ОЗ, от 18.08.2003 № 102-ОЗ, от 27.11.2003 № 149-ОЗ, от 15.03.2004 № 36-ОЗ, от 16.12.2004 № 261-ОЗ, от 13.03.2006 № 41-ОЗ, от 01.09.2006 № 183-ОЗ, от 12.05.2008 № 75-ОЗ, от 11.11.2008 № 229-ОЗ, от 05.12.2008 № 248-ОЗ). [Электронный ресурс]. – режим доступа: <http://www.klerk.ru/doc/?135591>. – 15.05.2009.
11. Отчет об исполнении консолидированного бюджета субъекта РФ по бюджетной деятельности Министерства финансов Российской Федерации, Федерального казначейства (Казначейство России). [Электронный ресурс]. – режим доступа: [http://www.roskazna.ru/store/reports\\_file405.zip](http://www.roskazna.ru/store/reports_file405.zip). – 25.04.2009.
12. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2008. Стат. сб. – М.: Росстат, 2008. – 999 с.

*Поступила 22.05.2009 г.*