

§1 ПРОГНОЗИРОВАНИЕ И ПЛАНИРОВАНИЕ В НАЛОГООБЛОЖЕНИИ

Н.А. Чистова, О.И. Кожанчиков

НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ

Аннотация: В последние несколько лет довольно часто обсуждается вопрос о реформировании транспортного налога. В статье исследуется федеральное и региональное законодательство, регулирующее порядок взимания налога; рассматриваются проблемы и противоречия в механизме его исчисления и уплаты, определяются недостатки действующей системы налогообложения транспорта и устанавливаются причины неэффективности такой системы, подтверждается несоответствие действующего транспортного налога базовым принципам налогообложения. Кроме того, исследуется динамика доходов консолидированного бюджета от уплаты налога, которые сопоставляются с изменением численности налогоплательщиков и объектов налогообложения, т.е. транспортных средств. Проанализировано действующее законодательство, регулирующее порядок взимания налога, проанализированы статистические данные о поступлении транспортного налога в бюджет за последние три года в разрезе налогоплательщиков и объектов налогообложения. Рассмотрены альтернативы реформирования транспортного налогообложения; делается вывод о том, какой вариант решения имеющихся проблем и противоречий в действующем законодательстве и механизме взимания транспортного налога является оптимальным; вносится предложение о новой системе налогообложения транспорта и принципах, на которых она должна строиться в России; спрогнозирован экономический эффект от внедрения предлагаемой системы налогообложения транспорта.

Ключевые слова: транспортный налог, федеральное законодательство, противоречие законодательству, дифференциация ставок, налоговая база, экологический налог, доходы бюджета, перспективы реформирования, механизм исчисления, объекты обложения.

Транспортный налог введен в ходе налоговой реформы с 2003 года. Он является региональным, т.е. устанавливается законами субъектов РФ¹. В большинстве стран не существует единого транспортного налога.

Транспортный налог в России (рисунок 1) крайне неэффективен, поэтому в последние несколько лет очень остро стоит вопрос о его реформировании, при этом, очередное

повышение ставок не сможет решить данную проблему, так как вызовет протесты автовладельцев. Значит, данный налог требует более серьезного реформирования.

Налоговые ставки устанавливаются законами субъектов РФ. Причем субъектам предоставлено право увеличивать или уменьшать ставки, предусмотренные НК РФ, но не более чем в 10 раз.

С 1 января 2014 г. п. 2 ст. 362 НК РФ дополнен положениями, устанавливающими, что при исчислении суммы налога в от-

¹ Ст.356 НК РФ.

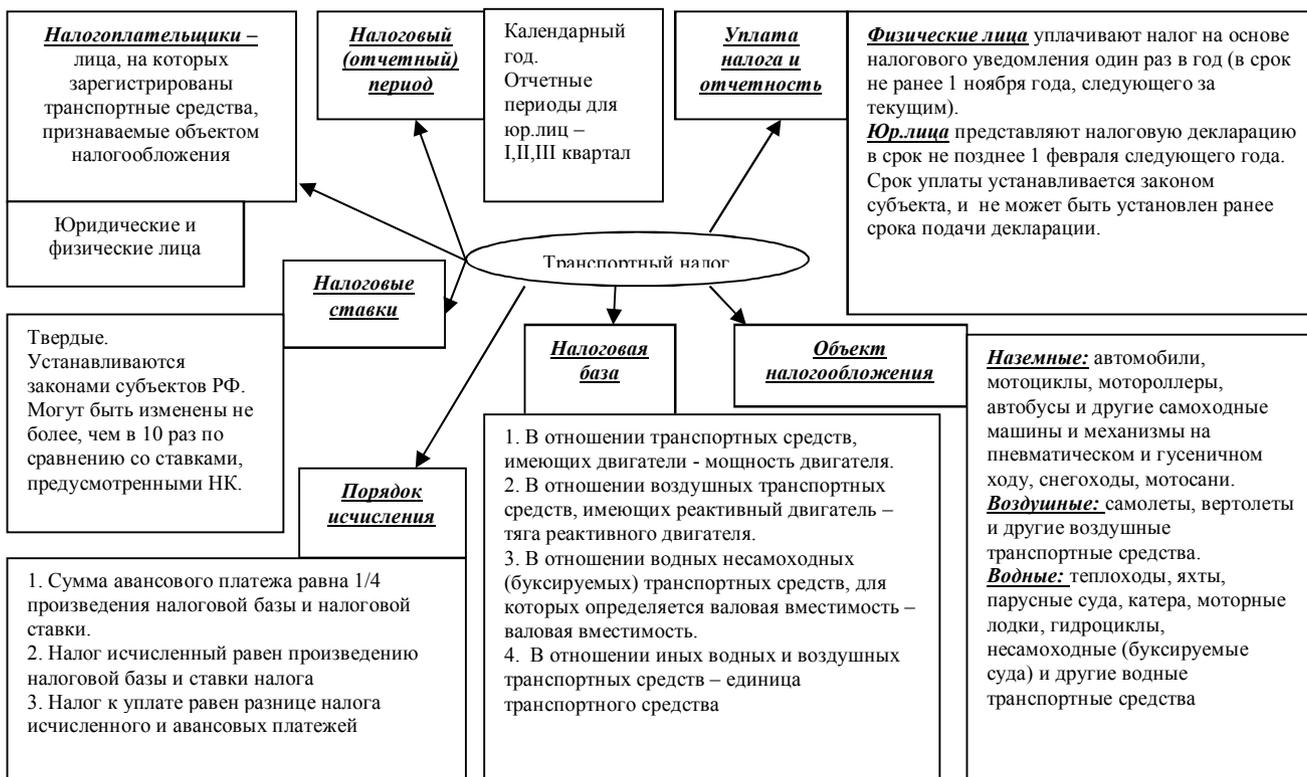


Рис. 1. Современная модель транспортного налогообложения

ношении отдельных категорий легковых автомобилей должен применяться повышающий коэффициент который определяется в зависимости от средней стоимости автомобиля и количества лет, прошедших с года его выпуска². Так, сумма транспортного налога будет умножаться:

- на 1,5, 1,3 или 1,1 в отношении автомобилей средней стоимостью от 3 до 5 млн руб., с года выпуска которых прошло не более одного, двух или трех лет соответственно;
- 2, если средняя стоимость автомобиля составляет от 5 до 10 млн руб. и с года выпуска прошло не более пяти лет;
- 3, если с года выпуска транспортного средства стоимостью от 10 до 15 млн

² http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_155268/?frame=11-КонсультантПлюс: Практический комментарий основных изменений налогового законодательства с 2014 года

руб. прошло не более 10 лет. Этот коэффициент будет использоваться также в случаях, если автомобиль выпущен не более 20 лет назад и его средняя стоимость превышает 15 млн руб.

Из данных, представленных на рисунке 2, видно, что поступления транспортного налога в целом по РФ³ постоянно увеличиваются.

В среднем в абсолютном выражении ежегодный прирост составляет:

- по налогу, уплачиваемому юридическими лицами около 1,9 млн. руб.
- по налогу, уплачиваемому физическими лицами около 9,5 млн. руб.

В процентном соотношении ежегодный прирост составляет 14,4 % и 9% соответственно.

³ <http://www.nalog.ru> — Данные по формам статистической налоговой отчетности

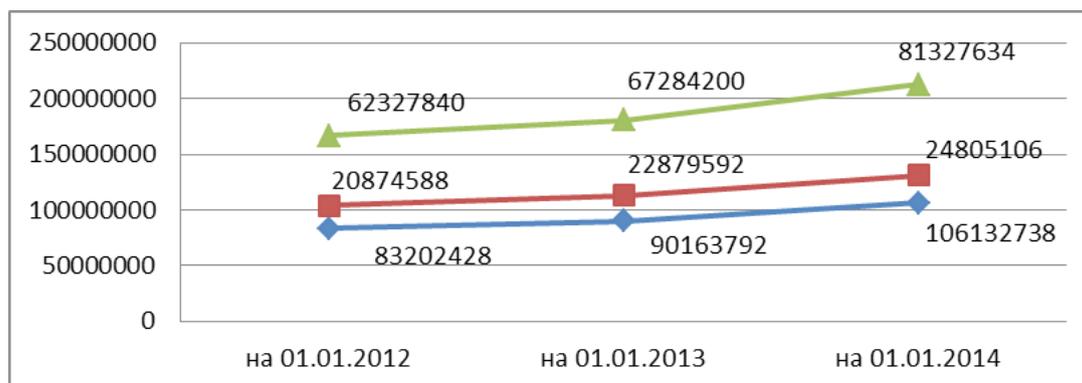
Прогнозирование и планирование в налогообложении

Рис. 2. Динамика поступлений транспортного налога в консолидированный бюджет РФ

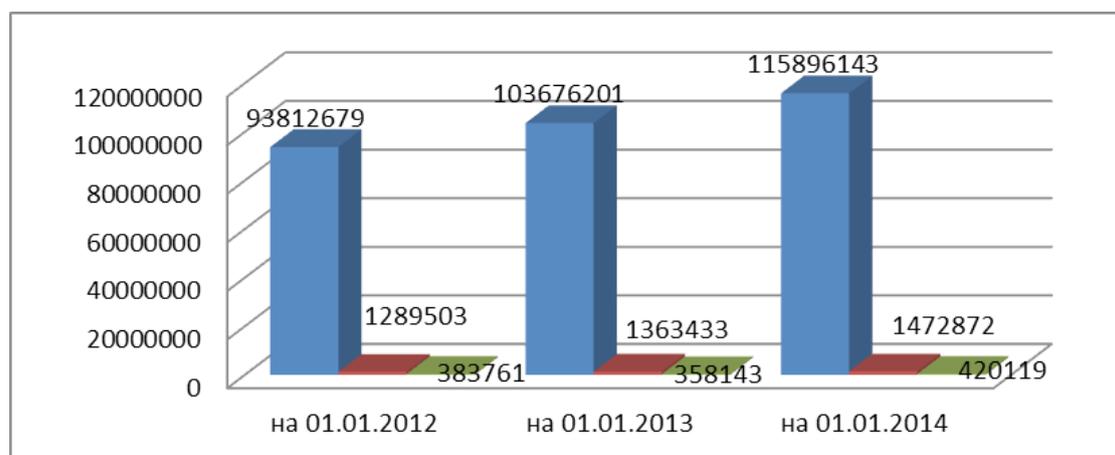


Рис. 3. Структура поступлений транспортного налога в консолидированный бюджет РФ

Увеличение поступлений транспортного налога в бюджет связано, во-первых, с повышением численности плательщиков налога в среднем в год на 6%, что в абсолютном выражении составляет около 1,9 млн. Во-вторых, с ростом количества зарегистрированных транспортных средств, т.е. объектов обложения транспортным налогом. В среднем в год прирост составляет около 1,7 млн. единиц, или 4,2%. И, в-третьих, с периодическим повышением ставок налога по отдельным категориям транспортных средств.

Как видно из рисунка 3, основная часть транспортного налога — 98% общих поступлений налога в бюджет — приходится на наземные транспортные средства.

В основном такое распределение связано с налогом, уплачиваемым за легковые и грузовые автомобили. Ставки для легковых автомобилей относительно невелики, однако, за счет количества транспортных средств, отнесенных к категории легковых, доля перечисляемого налога в общей структуре поступлений высока. Численность грузовых автомобилей в разы меньше, но по таким транспортным средствам предусмотрены довольно высокие налоговые ставки. За счет этого в бюджет перечисляются значительные суммы налога.

Несмотря на положительную тенденцию поступлений налога в бюджет, существуют значительные проблемы, на которые следует обратить внимание.

Транспортный налог экономически не обоснован. За счет сумм налога, поступающих в бюджет, должно оплачиваться содержание дорог. На данный момент налоговой базой для исчисления данного налога выступает мощность двигателя транспортного средства в лошадиных силах, и это никак не связано с интенсивностью использования дорог налогоплательщиками. Кроме того, установленные ставки не отражают воздействия различного рода автотранспорта на дорожную сеть и экологию. Стоит отметить, что такие транспортные средства, как самолеты, вертолеты, яхты и другой воздушный и водный транспорт не оказывают влияния на состояние дорог, но налог платится на общих основаниях.

Налоговым Кодексом РФ предусматривается возможность варьировать ставки в определенных пределах на региональном уровне. Возникает такая ситуация: в некоторых субъектах установлены максимально возможные ставки, в других — нет. Таким образом, за один и тот же автомобиль (или же за автомобили с идентичными двигателями и примерно одинаковой стоимостью) сумма транспортного налога, подлежащая уплате в бюджет, различается в несколько раз, при том что пункт 1 статьи 3 НК РФ устанавливает принцип «всеобщности и равенства налогообложения». Несоблюдение этого принципа ведет к недовольству владельцев автотранспорта и приводит к уклонению от уплаты транспортного налога. Что в свою очередь, влечет за собой значительные потери для бюджетной системы.

Согласно разъяснениям Минфина⁴, транспортный налог «входит в систему имущественных налогов» и «уплачивается не-

зависимо от использования транспортного средства». Возникает противоречие: с одной стороны, в целях исчисления транспортного налога оценка имущества исходит из количества лошадиных сил; с другой стороны, статьями 375 и 376 Налогового кодекса единственной налоговой характеристикой имущества признана его стоимость.

Современная модель транспортного налогообложения препятствует появлению в России новейших двигателей с высоким коэффициентом полезного действия, так как те имеют более высокую мощность. Замедление темпов развития технического прогресса, продвижения инноваций и модернизации автотропа — еще одна причина необходимости реформирования транспортного налога.

За последние несколько лет был предложен ряд альтернатив реформы транспортного налогообложения.

Один из вариантов реформирования был предложен Михаилом Блинкиным — научным руководителем НИИ транспорта и дорожного хозяйства. Им была высказана идея о том, чтобы заменить существующие платежи по транспортному налогу на один платеж, рассчитываемый исходя из реального пробега автомобиля. Отслеживать пробег предполагается с помощью системы ГЛОНАСС или GPS-трекера по опыту европейских стран⁵.

Главными недостатками такого подхода являются сложность реализации и достаточно высокая стоимость надежного и защищенного трекера — от 15 до 50 тысяч рублей.

Другой вариант основан на том, что необходимо включать сумму налога в стоимость топлива. Суть заключается в том, что

⁴ Письмо Министерства Финансов РФ от 29.01.2009 №03-05-06-04/06 «По вопросу об отклонении предложения по включению сумм транспортного налога в стоимость топлива»

⁵ http://krasnov74.ru/blog/sputnikovyj_transportnyj_nalog/2012-02-20-595-Спутниковый_транспортный_налог — 20.02.2012

Прогнозирование и планирование в налогообложении

отмена транспортного налога будет скомпенсирована акцизом на бензин, который предполагается поднять в 2 раза. Собираемость акцизов составляет 100%, так как они заложены в стоимость топлива и взимаются автоматически, поэтому доходы государства от такого реформирования только выиграют. Но, при этом, существенно поднимутся цены на бензин, что повлечет за собой рост цен на товары в российских магазинах и для конечного потребителя такая мера, безусловно, влечет за собой удорожание топлива, в среднем, на 10%⁶.

Есть еще несколько отрицательных моментов данного варианта реформирования системы транспортного налогообложения.

Акцизы — федеральный налог, в отличие от транспортного, который является региональным. Это означает, что весь собираемый налог будет поступать в федеральный бюджет, а региональные бюджеты лишатся значительной части своих доходов⁷.

Также стоит отметить, что бензин используется не только в транспортных средствах, но и, например, для обогрева помещений. Это не связано с использованием дорог, но налог необходимо будет уплатить.

Третья из предложенных альтернатив — заменить транспортный налог экологическим.

Данная альтернатива была предложена Министром финансов Антоном Силуановым. По его словам необходимо изменить порядок взимания налога, который должен основываться на экологическом классе транспортного средства. Исходя из этого было предложено привязать ставки транспортно-

го налога к объему двигателя, вместо лошадиных сил, т.е. мощности двигателя⁸.

Однако и здесь есть свои недостатки. Необходимо иметь в виду, что значительная доля машин в России приходится на машины старше пяти лет, а, следовательно, для владельцев таких транспортных средств будет введено, фактически, второе налогообложение. По данным сайта АВТОСТАТ в России доля легковых автомобилей, которые находятся в эксплуатации менее 5 лет, составляет всего 28%⁹.

Кроме того, такой вариант устраняет только один недостаток действующего транспортного налога — отсутствие учета влияния на окружающую среду. Остальные же проблемы остаются нерешенными.

Концепция транспортного налогообложения должна основываться на следующих основных принципах (рисунок 4):

1. Необходимо учитывать влияние транспортных средств на окружающую среду
2. Установить взаимосвязь износа дорожного покрытия и использования транспортных средств.

Таким образом, новая модель транспортного налогообложения предполагает введение вместо транспортного налога двух налогов: экологического и налога на пользователей автомобильных дорог.

Экологический налог — федеральный, устанавливается НК РФ.

Предполагается, что объектами налогообложения выступают наземные, водные и воздушные транспортные средства. То есть все транспортные средства, оказывающие негативное воздействие на окружающую среду (рисунок 5).

⁶ <http://www.allrussia.ru/new/100701101755.html> "Бензиновый акциз" вместо налога—01.07.10.

⁷ <http://fin-lawyer.ru/2010/transportnyj-nalog-zamenyat-akcizami/>-Транспортный налог заменят акцизами

⁸ http://www.gazeta.ru/auto/news/2012/12/04/n_2647741.shtml-Силуанов: говорить об отмене транспортного налога некорректно, он будет трансформирован-04.12.2012

⁹ <http://taxpravo.ru/novosti/>-Транспортный налог будет зависеть от экологического класса автомобиля-05.12.2012



Рис. 4. Новая модель транспортного налогообложения

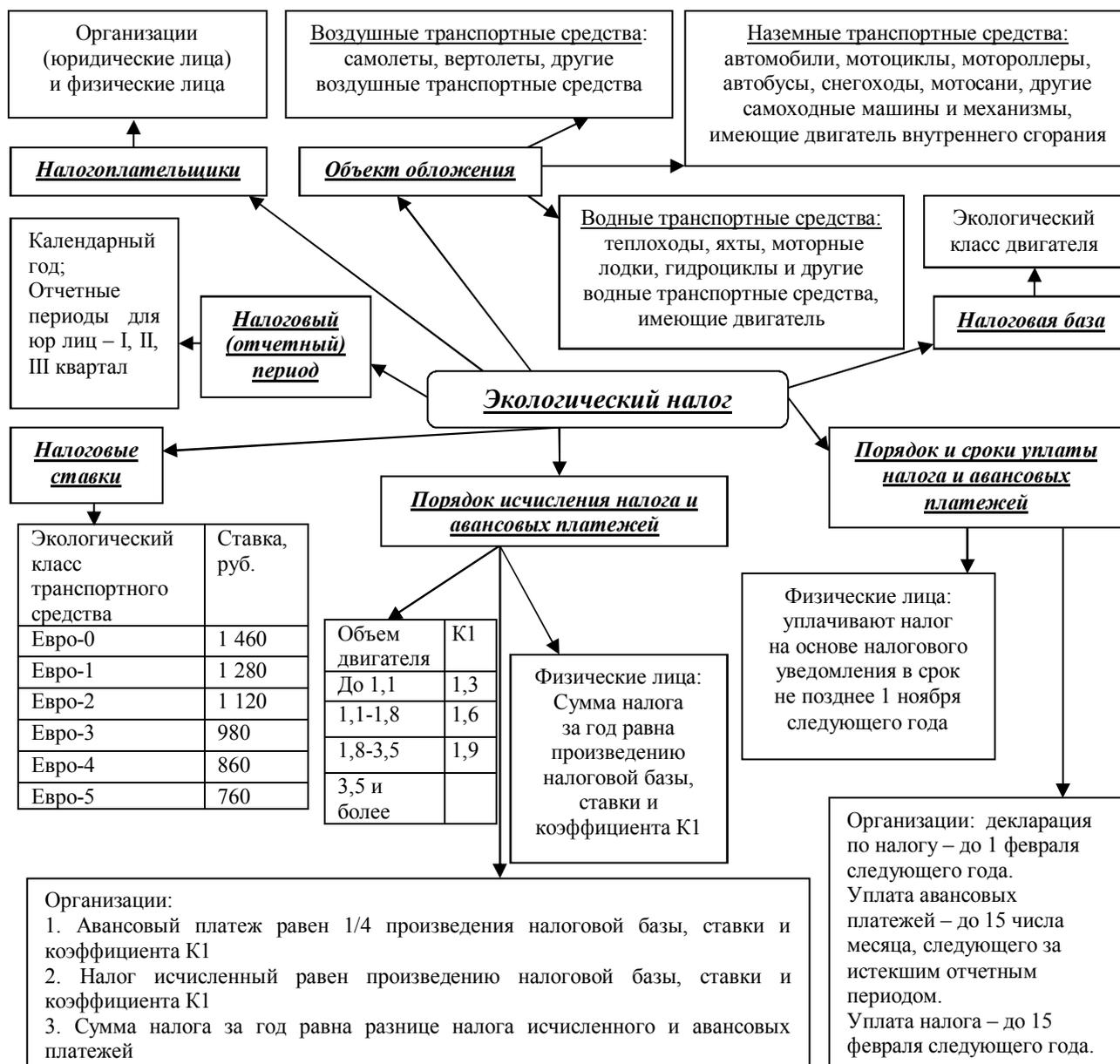


Рис. 5. Модель экологического налога

Прогнозирование и планирование в налогообложении

Рис. 6. Модель налога на пользователей автомобильных дорог

В отношении данных транспортных средств налоговая база определяется как экологический класс двигателя транспортного средства.

Налоговые ставки устанавливаются в зависимости от экологического класса транспортного средства, определяемого в соответствии с техническим регламентом «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ»¹⁰.

¹⁰ Специальный технический регламент «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ»

Для исчисления суммы налога используется K_1 — корректирующий коэффициент экологического класса двигателя транспортного средства, учитывающий объем двигателя транспортного средства, являющегося объектом обложения экологическим налогом.

Налог на пользователей автомобильных дорог — региональный, вводится в действие законами субъектов РФ (рисунок 6).

Объектами обложения налогом являются наземные транспортные средства, имеющие двигатель.

Налоговая база определяется как снаряженная масса транспортного средства — совокупная масса транспортного средства

Таблица 1.

**Прогноз количества автомобилей, подлежащих обложению налогом
на пользователей автомобильных дорог и экологическим налогом**

Показатель	На 01.01.2013	На 01.01.2014	Прирост 2014/2013	Прогноз на 01.01.2015
Количество автомобилей, всего млн. ед.	38,9	42,6	+9,51%	46,7
из них				
легковые	34,3	36,9	+7,6%	39,6
грузовые	4,6	5,7	+23,9%	7,1

Таблица 2.

**Расчет прогнозного значения суммы экологического налога,
подлежащей уплате в бюджет**

Экологи- ческий класс двигателя транспорт- ного сред- ства	Доля транспортных средств данного экологического класса в автопарке		Количество транспорт- ных средств данного экологического класса, единиц		Ставка на- лога, руб.	Сумма экологического налога, подлежащая уплате в бюджет, руб. (без учета К1)	
	легковые транспорт- ные сред- ства	грузовые транспорт- ные сред- ства	легковые транспорт- ные сред- ства	грузовые транспорт- ные сред- ства		легковые транспорт- ные средства	грузовые транспорт- ные сред- ства
евро-0	29,20%	43,40%	11 563 200	3 081 400	1 460	16 882 272 000	4 498 844 000
евро-1	21,80%	34,60%	8 632 800	2 456 600	1 280	11 049 984 000	3 144 448 000
евро-2	16,10%	8,60%	6 375 600	610 600	1 120	7 140 672 000	683 872 000
евро-3	15,40%	8,50%	6 098 400	603 500	980	5 976 432 000	591 430 000
евро-4	11,10%	3,60%	4 395 600	255 600	860	3 780 216 000	219 816 000
евро-5	6,40%	1,30%	2 534 400	92 300	760	1 926 144 000	70 148 000
итого	100%	100%	39 600 000	7 100 000	—	46 755 720 000	9 208 558 000

со стандартным оборудованием, всеми необходимыми эксплуатационными расходными материалами (например, моторное масло и охлаждающая жидкость), полным баком топлива, но без учета пассажиров и/или груза¹¹.

Налоговые ставки устанавливаются законами субъектов Российской Федерации

¹¹ Пучкин В.А. Основы экспертного анализа дорожно-транспортных происшествий: База данных. Экспертная техника. Методы решений. — ростов н/Д: ИПО ПИ ЮФУ, 2010.

соответственно в зависимости от снаряженной массы транспортного средства.

Таким образом, при введении вышеуказанных налогов будут реализовываться основные принципы новой модели транспортного налогообложения.

На начало 2014 года в РФ насчитывалось около 42,6 млн. автомобилей. Из них 86,6% приходится на легковые автомобили, оставшиеся 13,4%¹² — на грузовые (таблица 1).

¹² <http://www.autostat.ru>

Таблица 3.

Расчет прогнозного значения суммы экологического налога, подлежащей уплате в бюджет с учетом корректирующего коэффициента

Объем двигателя, литров	Доля автомобилей с данным объемом двигателя в автопарке	K1	Сумма экологического налога, подлежащая корректировке на K1	Сумма экологического налога, подлежащая уплате в бюджет, руб. (с учетом K1)
до 1,1	2,10%	1,3	1 175 249 838	1 527 824 789
1,1-1,8	48%	1,6	26 862 853 440	42 980 565 504
1,8-3,5	43,30%	1,9	24 232 532 374	46 041 811 511
3,5 и более	6,60%	2,2	3 693 642 348	8 126 013 166
итого	100%	-	55 964 278 000	98 676 214 970

Таблица 4.

Расчет прогнозного значения суммы налога на пользователей автомобильных дорог, подлежащего уплате в бюджет в 2015 г.

Снаряженная масса транспортного средства, кг	Доля транспортных средств с данной массой в автопарке	Количество транспортных средств с данной массой, единиц	Ставка налога, руб.	Сумма налога на пользователей автомобильных дорог, подлежащая уплате в бюджет, руб.
до 700	2,10%	980 700	1 000	980 700 000
700-1 050	48%	22 416 000	1 140	25 554 240 000
1 050-1 500	43,30%	20 221 100	1 300	26 287 430 000
1 500-2 000	2,85%	1 330 950	1 480	1 969 806 000
2 000-3 500	2%	934 000	1 680	1 569 120 000
3 500-5 000	1,30%	607 100	1 860	1 129 206 000
5 000 и более	0,45%	210 150	2 100	4 41 315 000
Итого	100%	46 700 000	—	57 931 817 000

Относительный прирост количества автомобилей на начало 2014 года по сравнению с началом 2013 года составил 9,51%. Если предположить, что тенденция роста сохранится, то на начало 2015 года общее число автомобилей составит 46,7 млн. единиц.

Доля транспортных средств каждого экологического класса представлена в таблице 2.

Исходя из этих данных, определены прогнозные значения количества транспортных средств по экологическим

классам и сумма экологического налога, подлежащая уплате в бюджет, которая составляет немногим менее 56 млрд. руб.

Далее необходимо скорректировать суммы налога на коэффициент K1, учитывающий объем двигателя транспортного средства (таблица 3).

По итогам расчетов получаем, что сумма экологического налога, подлежащая уплате в бюджет, составляет более 98,6 млрд. руб.

Для расчета прогнозного значения суммы налога на пользователей автомо-

бильных дорог, аналогичным образом, рассчитывается количество транспортных средств с различной снаряженной массой и умножается на соответствующие ставки.

В итоге, прогнозное значение суммы налога на пользователей автомобильных дорог, подлежащего уплате в бюджет составляет 58 млрд. руб. (таблица 4).

Доходы бюджета за год от поступления двух налогов составят 156,6 млрд. руб.

Таким образом, реализация данной концепции позволит устранить основные существенные недостатки действующей системы транспортного налогообложения. Кроме того, новая модель приведет к увеличению доходов бюджета, при этом не потребуются дополнительных бюджетных затрат.

Библиография:

1. Налоговый кодекс Российской Федерации часть первая от 31 июля 1998 г. № 146-ФЗ и часть вторая от 5 августа 2000 г. № 117-ФЗ (с изменениями и дополнениями от 30 декабря 2012 г.)
2. http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_155268/?frame=11- КонсультантПлюс: Практический комментарий основных изменений налогового законодательства с 2014 года
3. <http://www.nalog.ru>
4. Письмо Министерства Финансов РФ от 29.01.2009 №03-05-06-04/06 «По вопросу об отклонении предложения по включению сумм транспортного налога в стоимость топлива»
5. http://krasnov74.ru/blog/sputnikovyj_transportnyj_nalog/2012-02-20-595- Спутниковый транспортный налог — 20.02.2012
6. <http://www.allrussia.ru/new/100701101755.html>-«Бензиновый акциз» вместо налога-01.07.10
7. <http://fin-lawyer.ru/2010/transportnyj-nalog-zamenyat-akcizami/>-Транспортный налог заменят акцизами
8. http://www.gazeta.ru/auto/news/2012/12/04/n_2647741.shtml-Силуанов: говорить об отмене транспортного налога некорректно, он будет трансформирован-04.12.2012
9. <http://taxpravo.ru/novosti/>-Транспортный налог будет зависеть от экологического класса автомобиля-05.12.2012
10. Специальный технический регламент «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ» (утвержден Постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 г. № 609)
11. Пучкин В.А. Основы экспертного анализа дорожно-транспортных происшествий: База данных. Экспертная техника. Методы решений. — Ростов н/Д: ИПО ПИ ЮФУ, 2010
12. <http://www.autostat.ru>
13. А.Г. Казьмин Налогообложение транспортных средств на территории России, проблемы и пути совершенствования // *Налоги и налогообложение*. — 2013. — 1. — С. 15–32. DOI: 10.7256/1812-8688.2013.01.2.
14. Кожанчиков О.И., Кожанчикова Н.Ю. Проблемные аспекты региональных особенностей дифференциации налоговых ставок по транспортному налогу // *Налоги и налогообложение*. — 2013. — 5. — С. 369–381. DOI: 10.7256/1812-8688.2013.5.8765.

Прогнозирование и планирование в налогообложении

15. Чхутиашвили Л.В. Перспективы развития системы налогообложения малого предпринимательства в условиях рынка // *ВВ: Финансовое право и управление*. — 2013. — 1. — С. 64–99. DOI: 10.7256/2306-4234.2013.1.528. URL: http://www.e-notabene.ru/flc/article_528.html
16. Казьмин А.Г., Оробинская И.В. Анализ поступления налогов в бюджеты областей Центрально-Чернозёмного района // *ВВ: Финансовое право и управление*. — 2012. — 1. — С. 156–211. URL: http://www.e-notabene.ru/flc/article_358.html
17. Аринин Е.А. Теоретические аспекты организационно-правового механизма налогообложения в Российской Федерации. // *ВВ: Финансовое право и управление*. — 2013. — 4. — С. 1–29. DOI: 10.7256/2306-4234.2013.4.855. URL: http://www.e-notabene.ru/flc/article_855.html
18. А.Г. Казьмин Налогообложение транспортных средств на территории России, проблемы и пути совершенствования // *Налоги и налогообложение*. — 2013. — 1. — С. 15–32. DOI: 10.7256/1812-8688.2013.01.2.
19. Кожанчиков О.И., Кожанчикова Н.Ю. Проблемные аспекты региональных особенностей дифференциации налоговых ставок по транспортному налогу // *Налоги и налогообложение*. — 2013. — 5. — С. 369–381. DOI: 10.7256/1812-8688.2013.5.8765.

References:

1. Nalogovyi kodeks Rossiiskoi Federatsii chast' pervaya ot 31 iyulya 1998 g. № 146-FZi chast' vtoraya ot 5 avgusta 2000 g. № 117-FZ (s izmeneniyami i dopolneniyami ot 30 dekabrya 2012g.)
2. http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_155268/?frame=11-Konsul'tantPlyus:Prakticheskii_kommentarii_osnovnykh_izmenenii_nalogovogo_zakonodatel'stva_s_2014_goda
3. <http://www.nalog.ru>
4. Pis'mo Ministerstva Finansov RF ot 29.01.2009 №03-05-06-04/06 «Po voprosu ob otklonenii_predlozheniya_po_vklyucheniyu_summ_transportnogo_naloga_v_stoimost'_topliva»
5. http://krasnov74.ru/blog/sputnikovyj_transportnyj_nalog/2012-02-20-595-Sputnikovyi_transportnyi_nalog — 20.02.2012
6. <http://www.allrussia.ru/new/100701101755.html>»Benzinovi aktsiz» vmesto naloga-01.07.10
7. http://fin-lawyer.ru/2010/transportnyj-nalog-zamenyat-akcizami/-Transportnyi_nalog_zamenyat_aktsizami
8. http://www.gazeta.ru/auto/news/2012/12/04/n_2647741.shtml-Siluanov: govorit' ob otmene_transportnogo_naloga_nekorrektno_on_budet_transformirovan-04.12.2012
9. http://taxpravo.ru/novosti/-Transportnyi_nalog_budet_zaviset'_ot_ekologicheskogo_klassa_avtomobilya-05.12.2012
10. Spetsial'nyi_tekhnicheskii_reglament_«O_trebovaniyakh_k_vybrosam_avtomobil'noi_tekhniki_vypuskaemoi_v_obrashchenie_na_territorii_Rossiiskoi_Federatsii_vrednykh_(zagryaznyayushchikh)_veshchestv» (utverzhdenn Postanovleniem Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 12 oktyabrya 2005 g. № 609)
11. Puchkin V.A. Osnovy ekspertnogo analiza dorozhno-transportnykh proisshествii: Baza daniykh. Ekspertnaya tekhnika. Metody reshenii. — rostov n/D: IPO PI YuFU, 2010

12. <http://www.autostat.ru>
13. A.G. Kaz'min Nalogooblozhenie transportnykh sredstv na territorii Rossii, problemy i puti sovershenstvovaniya // Nalogi i nalogooblozhenie. — 2013. — 1. — С. 15–32. DOI: 10.7256/1812-8688.2013.01.2.
14. Kozhanchikov O.I., Kozhanchikova N.Yu. Problemnye aspekty regional'nykh osobennostei differentsiatsii nalogovykh stavok po transportnomu nalogu // Nalogi i nalogooblozhenie. — 2013. — 5. — С. 369–381. DOI: 10.7256/1812-8688.2013.5.8765.
15. Chkhutiashvili L.V. Perspektivy razvitiya sistemy nalogooblozheniya malogo predprinimatel'stva v usloviyakh rynka // NB: Finansovoe pravo i upravlenie. — 2013. — 1. — С. 64–99. DOI: 10.7256/2306-4234.2013.1.528. URL: http://www.e-notabene.ru/flc/article_528.html
16. Kaz'min A.G., Orobinskaya I.V. Analiz postupleniya nalogov v byudzhety oblastei Tsentral'no-Chernozemnogo raiona // NB: Finansovoe pravo i upravlenie. — 2012. — 1. — С. 156–211. URL: http://www.e-notabene.ru/flc/article_358.html
17. Arinin E.A. Teoreticheskie aspekty organizatsionno-pravovogo mekhanizma nalogooblozheniya v Rossiiskoi Federatsii. // NB: Finansovoe pravo i upravlenie. — 2013. — 4. — С. 1–29. DOI: 10.7256/2306-4234.2013.4.855. URL: http://www.e-notabene.ru/flc/article_855.html
18. A.G. Kaz'min Nalogooblozhenie transportnykh sredstv na territorii Rossii, problemy i puti sovershenstvovaniya // Nalogi i nalogooblozhenie. — 2013. — 1. — С. 15–32. DOI: 10.7256/1812-8688.2013.01.2.
19. Kozhanchikov O.I., Kozhanchikova N.Yu. Problemnye aspekty regional'nykh osobennostei differentsiatsii nalogovykh stavok po transportnomu nalogu // Nalogi i nalogooblozhenie. — 2013. — 5. — С. 369–381. DOI: 10.7256/1812-8688.2013.5.8765.