ISSN 2311-8733 (Online) ISSN 2073-1477 (Print)

Социально-экономическая политика

ВОПРОСЫ ОПТИМИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА

Валентина Владимировна ЗОЗУЛЯ^а, Андрей Владимирович ЗУЙКОВ^{ь, •}

^а доктор экономических наук, профессор кафедры налогов и налогообложения, Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова, Москва, Российская Федерация zva-inga@mail.ru

Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова, Москва, Российская Федерация Andrey.Zuykov.2012@mail.ru

История статьи:

Принята 30.09.2015 Одобрена 24.10.2015

УДК 336.226.211

JEL: H20, H21, H22, H23, H24,

H26

Ключевые слова: движимое имущество, налоговая база, льготы, налоговая нагрузка, транспортный налог

Аннотация

Предмет. Статья посвящена проблемам транспортного налога в Российской Федерации. Цели. Выявить проблемы в развитии транспортного налога и определить перспективы, дать предложения по достижению баланса между фискальной и регулирующей функциями транспортного налога.

Методология. Использован сравнительный вид анализа.

Результаты. Выявлены проблемы в развитии транспортного налога и определены перспективы.

Выводы. Сделан вывод о том, для достижения баланса между фискальной и регулирующей функциями транспортного налога необходимо внести поправки в гл. 28 НК Российской Федерации.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2015

В экономической науке и мировой налоговой практике внимание к транспортному налогу невелико. Как правило, налогообложение транспортных средств распределяется между различными вариантами налогов на имущество (собственность) организаций или физических лиц зависимости OT налогоплательщика) и экологическими налогами.

В российской практике транспортный налог является ОДНИМ ИЗ важных источников финансовых ресурсов субъектов РΦ наряду имущество организаций. с налогом Поступления от транспортного налога достаточно стабильны и предсказуемы, даже в период экономической нестабильности [1].

В то же время этот налог является одним из имущественных налогов [2]. Это означает, что налогом облагается стоимость определенного объекта, а его уплата происходит за счет доходных источников налогоплательщика. Платежеспособность налогоплательщика при этом во внимание не принимается кроме отдельных случаев предоставления налоговых льгот.

Любые изменения в имущественном налогообложении носят социальный характер, что свидетельствует об отсутствии принципа справедливости области В данной результате налогообложения. В транспортное налогообложение эффективным не является по ряду причин.

Приобретение элитного транспортного средства свидетельствует о высоком уровне доходов приобретателя его И высокой платежеспособности [3]. Для такого налогоплательщика дорогостоящее транспортное средство может являться предметом первой необходимости, так как отражает его положение Но для большинства в обществе. российских налогоплательщиков транспортное средство высокой стоимости, вне всяких сомнений, является предметом роскоши [4].

не менее при сложившейся налогообложения владелец дорогостоящей яхты или личного самолета платит сумму налога такую же, как и собственник грузового автомобиля с большим физическим износом [5]. Причиной тому служит нынешняя законодательная система налогообложения (прежде всего налоговая база и ставки), а также методика расчета налога [6].

Например, один налогоплательщик имеет яхту, стоимость которой 30 млн руб., а мощность -100 л.с. Налоговая ставка составляет 20 руб./л.с. Другой налогоплательщик имеет подержанный грузовик, реальная стоимость которого после нескольких лет эксплуатации составляет 200 тыс. руб., а мощность - 400 л.с., налоговая ставка составляет 8,5 руб./л.с. Расчет размера транспортного налога для налогоплательщиков

^b аспирант кафедры налогов и налогообложения,

[•] Ответственный автор

по существующей системе можно представить следующим образом 1 :

- сумма налога для владельца яхты составит $100.20 = 2\,000$ руб.;
- сумма налога для владельца изношенного грузовика составит 400.8,5 = 3 400 руб.

Система коэффициентов, повышающих сумму транспортного налога, действует только в отношении легковых автомобилей, что свидетельствует дискриминации 0 по сравнению с другими средствами передвижения [7]. Так принцип как справедливости в транспортном налогообложении работает неэффективно, то фискальная транспортного налога весьма сомнительна [8].

Кроме этого, целесообразность существования самого транспортного налога в нынешнем виде также вызывает вопросы. Существует точка которой согласно расходы на администрирование данного налога больше поступающих доходов. Поэтому неудивительно, что определенная часть налогоплательщиков ратует за отмену данного налога [9]. Все региональные налоги оказываются в аналогичной ситуации, и транспортный налог не исключение.

Отсутствие принципа справедливости касается не только транспортного налога, но и области внутриналоговых отношений (транспортного налога и налога на имущество организаций) в части двойного налогообложения транспортных средств.

Указанная проблема была частично решена в 2013 г., когда движимое имущество, включающее транспортные средства, И освобождено от налогообложения по налогу на имущество организаций. Более детальное изучение проблем налога имущество организаций целесообразно провести в рамках отдельного исследования. Но следует отметить, что связь транспортного налога и налога на имущество организаций существует [10].

Механизм налогообложения, представленный в НК РФ (гл. 28), с нашей точки зрения, содержит определенные недостатки. Один из них относится к необоснованной системе коэффициентов, представленных в п. 2 ст. 362 НК РФ и применяемых к исчисленной сумме налога [11]. В данной статье НК РФ при определении

В связи с этим мы предлагаем установить коэффициенты понижающие в зависимости от срока полезного использования любых средств транспортных и повышающих коэффициентов с учетом их примерной средней стоимости. Данные нововведения позволят фискальную и регулирующую усилить транспортного налога.

Следует отметить, что налоговая база по налогу на прибыль, который занимает в налоговых доходах бюджетов субъектов РФ второе место, уменьшается на сумму соответствующих расходов, в том числе сумму региональных и местных налогов [13]. Следовательно, снижение основных региональных налогов (налога на имущество организаций и транспортного налога) будет способствовать росту поступлений по налогу на прибыль организаций как в краткосрочной перспективе (так как увеличивается его налоговая база), так и в долгосрочной перспективе благодаря возможному увеличению инвестиционной активности в регионе.

Понижающие коэффициенты можно рассчитывать по следующей формуле:

$$k_1=1-n/t$$
,

где k_1 – понижающий коэффициент;

t – нормативный срок службы;

n — фактический срок эксплуатации транспортного средства.

Когла фактический срок равен службы нормативному паспорту), (по техническому транспортное средство пройти должно обязательную техническую экспертизу. Если выяснится, что оно представляет собой угрозу для жизни и здоровья граждан и экологии, налогоплательщик должен будет либо провести капитальный ремонт транспортного средства в течение полугода с момента выдачи заключения технической экспертизы, либо утилизировать его [14] и получить справку об утилизации. После проведения капитального ремонта

коэффициентов происходит путаница с двумя показателями транспортного стоимостью средства и сроками полезного использования. коэффициенты Кроме этого повышающие применяются исключительно К легковым автомобилям. Дорогостоящее имущество (яхты, личные вертолеты и самолеты) [12] было бы целесообразно повышенным обложить транспортным налогом.

 $^{^{1}}$ Использованы налоговые ставки, предусмотренные ст. 361 НК РФ.

транспортного налога будет рассчитываться с учетом понижающего коэффициента, исчисленного за предпоследний год срока службы транспортного средства, а значит, налоговый платеж будет минимальным.

Следующую экспертизу техническую транспортное средство проходит через 3 года. Если выявленные дефекты устранить невозможно, то транспортное средство подлежит обязательной утилизации. После налогоплательщик, по нашему мнению, должен иметь право получить автокредит (беспроцентный либо по низкой ставке) с рассрочкой платежей на 3 года, причем при предъявлении минимательного пакета документов - паспорта и справки об утилизации.

Для реализации указанных мероприятий необходим точный расчет транспортного налога. В настоящее время расчетом этого налога для физических ЛИЦ занимаются налоговые органы РФ. Сумма налога исчисляется индивидуально для транспортного каждого средства [15]. Предполагается, что работники налоговых органов имеют все необходимые данные для расчета налога после постановки транспортного средства на учет. Поэтому проблем коэффициента не будет, расчетом следовательно, расходы на администрирование не возрастут. Компенсировать выпадающие доходы бюджетов субъектов РΦ онжом счет коэффициента повышающего ПО стоимости транспортного средства.

Для достижения баланса между регулирующей транспортного и фискальной ролью налога необходимо также пересмотреть систему повышающих коэффициентов. В настоящее время владелец старой «газели» платит налог больше, собственник чем элитного автомобиля с дорогостоящими усовершенствованиями. Мы предлагаем эту систему изменить с помощью шкалы повышающих коэффициентов для всех облагаемых налогом транспортных средств, а не только для легковых автомобилей. Авторский вариант системы повышающих коэффициентов представлен в табл. 1.

Целесообразность предложенной шкалы повышающих коэффициентов подтверждается тем, что эти коэффициенты лишь в малой степени затронут финансовое положение большинства владельцев транспортных средств, а налоговая нагрузка увеличится для тех, кто использует свой транспорт как предмет роскоши платежеспособность не вызывает сомнения.

В отличие от недвижимости, которая может перейти к налогоплательщику ПО наследству первичную и обеспечивает его потребность в жилье, транспортные средства не являются предметом первой необходимости [16], а значит, их стоимость достаточно объективно отражает фактическую платежеспособность налогоплательщиков.

Таким образом, применение шкалы повышающих коэффициентов будет способствовать росту поступлений в бюджеты субъектов РФ. Уклониться от транспортного налога довольно сложно, поскольку регистрация транспортных средств обязательна.

В настоящее время в России активно обсуждается целесообразность введения налога на роскошь. По нашему мнению, вводить его как отдельный налог необязательно, но использовать роскошь как объект налогообложения в совершенствовании транспортного налога смысл есть [17]. Для этого предлагается использовать показатель примерной среднерыночной стоимости транспортного средства, чтобы упростить расчеты.

С учетом предложенных коэффициентов общая формула для расчета транспортного налога будет выглядеть следующим образом:

 $CH = HE \cdot CHT \cdot k_1 \cdot k_2$

где *CH* – сумма налога;

НБ – налоговая база;

СНТ – ставка налога на транспорт;

 k_1 — понижающий коэффициент по срокам полезного использования;

 k_2 — повышающий коэффициент по стоимости транспортного средства.

Например, у одного налогоплательщика имеется яхта стоимостью 40 млн руб., мощностью 100 л.с., с момента выпуска которой прошло 2 года, по техпаспорту срок службы — 20 лет, налоговая ставка — 20 руб./л.с. У другого налогоплательщика имеется грузовик мощностью 400 л.с. стоимостью 900 тыс. руб., с момента выпуска прошло 5 лет, срок службы по техпаспорту — 12 лет, налоговая ставка — 8,5 руб./л.с. Расчет суммы транспортного налога для обоих налогоплательщиков с учетом повышающих и понижающих коэффициентов можно представить следующим образом:

• сумма налога для владельца яхты составит $100 \cdot 20 \cdot (1 - 2/20) \cdot 3 = 5400$ руб.;

• сумма налога для владельца грузовика составит $400 \cdot 8, 5 \cdot (1 - 5/12) = 1983$ руб.

Как было отмечено ранее, региональные власти имеют право менять стандартные налоговые ставки по транспортному налогу в 10 раз как в сторону понижения, так и в сторону повышения. Например, в Москве и Московской области налоговая ставка в отношении яхт максимально увеличена и составляет не 20 руб. (стандартная ставка), а 200 руб.

Однако зачастую налогоплательщик регистрирует транспортное средство в другом регионе, чтобы платить меньшую сумму транспортного налога [18]. Следовательно, увеличение налоговых ставок не всегда эффективно в фискальных целях. Но это проблема региональных властей, к тому же существует налоговая конкуренция между субъектами РФ.

Определенные вопросы вызывает налогообложение транспортным напогом отдельных имущественных объектов. В частности, различные виды подвижных составов (тепловозы, электровозы и т.д.) могут двигаться только по железнодорожным путям. Значит. к самоходным машинам или машинам на гусеничном ходу их отнести нельзя. Более того, в НК РФ (ст. 358) о железнодорожных составах (поездах) ничего не сказано, поэтому не совсем понятно, облагаются они транспортным налогом или нет. По нашему мнению, законодатели должны выразить свою позицию соответствующие поправки.

Кроме этого следует рассмотреть возможность разработки коэффициентов по экологическим классам автомобилей.

Предложенные изменения в главу 28 НК РФ «Транспортный налог», с нашей точки зрения, достаточно рациональны и учитывают различные факторы, которые влияют на объективность формирования налоговой базы по транспортному налогу и расчета налога к уплате. Основная цель авторского предложения — максимизировать количество таких факторов.

Повышение налога для владельцев дорогостоящих транспортных средств тэжом стать более эффективной альтернативой, нежели прогрессивная шкала ПО НДФЛ. Система предложенных коэффициентов рассчитана на все виды транспортных средств, a не

на легковые автомобили [19]. Это более объективно.

При этом следует отметить, что при внесении любых предложений по изменению финансовой и налоговой системы РФ необходимо обязательно рассмотреть вопрос цены внедрения новшеств, их дальнейшего развития и администрирования. В настоящее время расходы на администрирование предположительно транспортного налога достаточно высоки из-за необходимости взаимодействия налоговых органов и других служб (например, транспортной), из-за сложности расчета налога как такового, а также из-за уклонения от его уплаты. Кроме того, поменять что-либо в этой цепочке взаимодействий довольно сложно, снизить как И расходы на администрирование. Поэтому целесообразнее повысить налоговые поступления владельцев дорогостоящих транспортных средств покрыть таким образом ЭТИ расходы. В противном случае само существование транспортного налога становится довольно сомнительным.

Авторский вариант расчета транспортного налога учитывает большое число показателей большей объективности получаемых результатов. М.Ю. Березина Предложение 0 в расчетах налоговой базы по данному налогу с физических показателей (лошадиных на экономические (стоимость транспортного средства) недостаточно обосновано. По нашему мнению, при переходе к расчету налоговой базы транспортному налогу исключительно на показатель одного вида (независимо от того, физический, экономический или экологический) регулирующая роль налога снижается.

Преимущество транспортного налога заключается в том, что он совмещает эффект распространенного в мировой практике налога на роскошь и экологических налогов (в части льготирования высокоэкологичных транспортных средств и ужесточения налоговых мер в отношении устаревших) [20].

Придание транспортному налогу целевого характера заслуживает внимания, но данный вопрос целесообразно рассмотреть в рамках отдельного исследования. Предложенные новации будут способствовать оптимизации налоговой системы России на региональном уровне.

Таблица 1 Шкала повышающих коэффициентов по транспортному налогу

Повышающий коэффициент	Стоимость транспортного средства, млн руб.
1,3	От 1 до 3
1,5	От 5 до 7
1,7	От 7 до 9
1,9	От 9 до 11
2	От 11 до 13
2,3	От 13 до 15
2,6	От 15 до 17
2,9	От 17 до 20
3	Свыше 20

Источник: авторская разработка

Список литературы

- Adamou A., Clerides S., Zachariadis Th. Trade-offs in CO₂-oriented Vehicle Tax Reforms: A case study of Greece // Transportation Research Part D: Transport and Environment. 2012. Vol. 17. № 6. doi: 10.2139/ssrn.2016194
- 2. Hawley Z., Rork J.C. Competition and Property Tax Limit Overrides: Revisiting Massachusetts' Proposition 2½ // Regional Science and Urban Economics. 2015. Vol. 52. P. 93–107. doi: 10.1016/j.regsciurbeco.2015.02.006
- 3. *Agostini C.A., Jiménez J.* The Distributional Incidence of the Gasoline Tax in Chile // Energy Policy. 2015. Vol. 85. № 10. P. 243–252. doi: 10.1016/j.enpol.2015.06.010
- 4. *Stan A. Kaplowitza, Aaron M. McCright*. Effects of Policy Characteristics and Justifications on Acceptance of a Gasoline Tax Increase // Energy Policy. 2015. Vol. 87. P. 370–381. doi: 10.1016/j.enpol.2015.08.037
- 5. Wang Y., Potoglou D., Orford Sc., Gong Y. Bus Stop, Property Price and Land Value Tax: A Multilevel Hedonic Analysis with Quantile Calibration // Land Use Policy. 2015. Vol. 42. P. 381–391.
- 6. *Rivers N., Schaufele B.* Salience of Carbon Taxes in the Gasoline Market // Journal of Environmental Economics and Management. 2015. Vol. 74. P. 23–36. doi: 10.1016/j.jeem.2015.07.002
- 7. *Очнева Л.А., Корнева Е.В.* Имущественные налоги физических лиц, их проблемы и пути совершенствования по взысканию // Современные научные исследования и инновации. 2014. № 6-2. С. 12.
- 8. *Kun Zhang, Qian Wanga, Qiao-Mei Lianga, Hao Chen.* A Bibliometric Analysis of Research on Carbon Tax from 1989 to 2014 // Renewable and Sustainable Energy Reviews. 2016. Vol. 58. P. 297–310. doi: 10.1016/j.rser.2015.12.089
- 9. *Jenn A., Azevedo I.L., Fischbeck P.* How Will We Fund Our Roads? A case of decreasing revenue from electric vehicles // Transportation Research Part A: Policy and Practice. 2015. Vol. 74. P. 136–147. doi: 10.1016/j.tra.2015.02.004
- Kok R. Six Years of CO₂-based Tax Incentives for New Passenger Cars in The Netherlands: Impacts on Purchasing Behavior Trends and CO₂ Effectiveness // Transportation Research Part A: Policy and Practice. 2015. Vol. 77. P. 137–153. doi: 10.1016/j.tra.2015.04.009
- 11. *Ian W.H. Parry*. Reforming the Tax System to Promote Environmental Objectives: An application to Mauritius // Ecological Economics. 2012. Vol. 77. P. 103–112. doi: 10.1016/j.ecolecon.2012.02.014
- 12. *Корнева Е.В., Мхитарян Р.А.* Налог на имущество организаций. Проблемы и пути решения // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2015. № 2-1. С. 138—140.
- 13. *Агузарова Ф*. Транспортный налог: современное состояние, проблемы и повышение его роли в Российской Федерации // Экономическая политика. 2015. Т. 10. № 1. С. 149—158.

- 14. *Liu A.A.* Tax Evasion and Optimal Environmental Taxes // Journal of Environmental Economics and Management. 2013. Vol. 66. № 3. P. 656–670. doi: 10.1016/j.jeem.2013.06.004
- 15. *Клюкович* 3.А., *Клюкович* С.В., *Гашенко* И.В. Новационные реформы налоговой системы государства // Финансовые исследования. 2014. № 3. С. 69–79.
- 16. *Пятшева Е.Н.* Тенденции развития системы имущественного налогообложения организаций в Российской Федерации // Вестник РГГУ. Сер.: Экономика. Управление. Право. 2014. № 21. С. 157—167.
- 17. *Montag J.* The Simple Economics of Motor Vehicle Pollution: A case for fuel tax // Energy Policy. 2015. Vol. 85. P. 138–149. doi: 10.1016/j.enpol.2015.05.020
- 18. Zaichao Du, Lin Zhang. Home-purchase Restriction, Property Tax and Housing Price in China: A counterfactual analysis // Journal of Econometrics. 2015. Vol. 188. P. 560.
- 19. *Романченко О.В.*, *Зозуля И.В.* Особенности формирования бюджетов субъектов Российской Федерации // Транспортное дело России. 2015. № 2. С. 64–67.
- 20. Майбуров И.А., Леонтьева Ю.В. Экологизация транспортных налогов как фактор повышения экономической безопасности // Инновационное развитие экономики. 2014. № 6-1. С. 21–25.
- 21. *Huseynov F., Klamm B.K.* Tax Avoidance, Tax Management and Corporate Social Responsibility // Journal of Corporate Finance. 2012. Vol. 18. № 4. P. 804–827. doi: 10.1016/j.jcorpfin.2012.06.005

Regional Economics: Theory and Practice

ISSN 2311-8733 (Online) ISSN 2073-1477 (Print) Socioeconomic Policy

TRANSPORT TAX OPTIMIZATION ISSUES

Valentina V. ZOZULYA^a, Andrei V. ZUIKOV^{b,•}

^a Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russian Federation zva-inga@mail.ru

^b Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russian Federation Andrey.Zuykov.2012@mail.ru

· Corresponding author

Article history:

Received 30 September 2015 Accepted 24 October 2015

JEL classification: H20, H21, H22, H23, H24, H26

Keywords: movable property, tax base, tax facilities, tax burden, taxes on vehicles

Abstract

Subject The article discusses the transport tax in the Russian Federation, its place and role in the Russian tax system, the problems and perspectives related to its development.

Objectives The paper aims to identify the problems and prospects mentioned and give proposals for achieving a balance between the fiscal and regulatory functions of the transport tax.

Methods For the study, we used comparative analysis and analogy methods.

Results We present certain proposals to Chapter 28 of the Russian Tax Code containing a necessity to add a coefficient system to the tax base that specifies the dependence on vehicle lifetime and average market cost, not a vehicle type.

Conclusions We conclude that to achieve a balance between the fiscal and regulatory functions of the transport tax, certain adjustments should be introduced to Chapter 28 of the Tax Code of the Russian Federation.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2015

References

- Adamou A., Clerides S., Zachariadis Th. Trade-offs in CO₂-oriented Vehicle Tax Reforms: A case study of Greece. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 2012, vol. 17, no. 6. doi: 10.2139/ssrn.2016194
- 2. Hawley Z., Rork J.C. Competition and Property Tax Limit Overrides: Revisiting Massachusetts' Proposition 2½. *Regional Science and Urban Economics*, 2015, vol. 52, pp. 93–107. doi: 10.1016/j.regsciurbeco.2015.02.006
- 3. Agostini C.A., Jiménez J. The Distributional Incidence of the Gasoline Tax in Chile. *Energy Policy*, 2015, vol. 85, no. 10, pp. 243–252. doi: 10.1016/j.enpol.2015.06.010
- 4. Stan A. Kaplowitza, Aaron M. McCright. Effects of Policy Characteristics and Justifications on Acceptance of a Gasoline Tax Increase. *Energy Policy*, 2015, vol. 87, pp. 370–381. doi: 10.1016/j.enpol.2015.08.037
- 5. Wang Y., Potoglou D., Orford Sc., Gong Y. Bus Stop, Property Price and Land Value Tax: A multilevel hedonic analysis with quantile calibration. *Land Use Policy*, 2015, vol. 42, pp. 381–391.
- 6. Rivers N., Schaufele B. Salience of Carbon Taxes in the Gasoline Market. *Journal of Environmental Economics and Management*, 2015, vol. 74, pp. 23–36. doi: 10.1016/j.jeem.2015.07.002
- 7. Ochneva L.A., Korneva E.V. [Property taxes of individuals, their problems and ways to improve the collection of taxes]. *Sovremennye Nauchnye Issledovaniya i Innovatsii*, 2014, no. 6-2, pp. 12. (In Russ.) Available at: http://web.snauka.ru/issues/2014/06/35546. (accessed 31.03.2016)
- 8. Kun Zhang, Qian Wanga, Qiao-Mei Lianga, Hao Chen. A Bibliometric Analysis of Research on Carbon Tax from 1989 to 2014. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 2016, vol. 58, pp. 297–310. doi: 10.1016/j.rser.2015.12.089
- 9. Jenn A., Azevedo I.L., Fischbeck P. How Will We Fund Our Roads? A case of decreasing revenue from electric vehicles. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2015, vol. 74, pp. 136–147. doi: 10.1016/j.tra.2015.02.004

- Kok R. Six Years of CO₂-based Tax Incentives for New Passenger Cars in the Netherlands: Impacts on purchasing behavior trends and CO₂ effectiveness. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2015, vol. 77, pp. 137–153. doi: 10.1016/j.tra.2015.04.009
- 11. Ian W.H. Parry. Reforming the Tax System to Promote Environmental Objectives: An application to Mauritius. *Ecological Economics*, 2012, vol. 77, pp. 103–112. doi: 10.1016/j.ecolecon.2012.02.014
- 12. Korneva E.V., Mkhitaryan R.A. [Corporate property tax: problems and solutions]. *Mezhdunarodnyi zhurnal prikladnykh i fundamental'nykh issledovanii = International Journal of Applied and Fundamental Research*, 2015, no. 2-1, pp. 138–140. (In Russ.)
- 13. Aguzarova F. [Transport Tax: Current Status, Challenges and Increasing Its Role in the Russian Federation]. *Ekonomicheskaya politika = Economic Policy*, 2015, vol. 10, no. 1, pp. 149–158. (In Russ.)
- 14. Liu A.A. Tax Evasion and Optimal Environmental Taxes. *Journal of Environmental Economics and Management*, 2013, vol. 66, no. 3, pp. 656–670. doi: 10.1016/j.jeem.2013.06.004
- 15. Klyukovich Z.A., Klyukovich S.V., Gashenko I.V. [New State tax system's reform]. *Finansovye issledovaniya* = *Financial Research*, 2014, no. 3, pp. 69–79. (In Russ.)
- 16. Pyatsheva E.N. [Trends in the development of the system of property taxation in the Russian Federation]. *Vestnik RGGU. Ser.: Ekonomika. Upravlenie. Pravo = RGGU Bulletin. Ser.: Economics. Management. Law*, 2014, no. 21, pp. 157–167. (In Russ.)
- 17. Montag J. The Simple Economics of Motor Vehicle Pollution: A case for fuel tax. *Energy Policy*, 2015, vol. 85, pp. 138–149. doi: 10.1016/j.enpol.2015.05.020
- 18. Zaichao Du, Lin Zhang. Home-Purchase Restriction, Property Tax and Housing Price in China: A counterfactual analysis. *Journal of Econometrics*, 2015, vol. 188, p. 560.
- 19. Romanchenko O.V., Zozulya I.V. [Features of forming the budgets of the Russian Federation subjects]. *Transportnoe delo Rossii = Transport Business of Russia*, 2015, no. 2, pp. 64–67. (In Russ.)
- 20. Maiburov I.A., Leont'eva Yu.V. [Ecologization of transport taxes as a factor of increase of the economic security]. *Innovatsionnoe razvitie ekonomiki = Innovative Development of Economy*, 2014, no. 6-1, pp. 21–25. (In Russ.)
- 21. Huseynov F., Klamm B.K. Tax Avoidance, Tax Management and Corporate Social Responsibility. *Journal of Corporate Finance*, 2012, vol. 18, no. 4, pp. 804–827. doi: 10.1016/j.jcorpfin.2012.06.005