

# ФИНАНСОВАЯ, НАЛОГОВАЯ И ДЕНЕЖНО-КРЕДИТНАЯ ПОЛИТИКА

---

УДК 336.2(470)  
ББК 65.261.41(2Рос)

**А. П. КИРЕЕНКО**  
*доктор экономических наук, профессор,  
Байкальский государственный университет экономики и права*  
**И. А. ИВАНОВ**  
*Байкальский государственный университет экономики и права*

## КАКИМ БЫТЬ ТРАНСПОРТНОМУ НАЛОГУ: ОЦЕНКА ВАРИАНТОВ РЕФОРМИРОВАНИЯ И ОТМЕНЫ\*

---

Проведен анализ вариантов реформирования транспортного налога: усиление экологической направленности налога; взаимосвязь ставок налога и массы транспортных средств; применение для исчисления налога навигационных устройств; отмена транспортного налога и его включение в акцизы на топливо. Последствия введения различных вариантов реформирования рассматриваются с позиций соблюдения принципов справедливости и эффективности налогообложения. Предлагаются изменения в порядок администрирования налога в его существующем варианте: введение налоговых карточек по транспортному налогу, заполняемых при регистрации транспортного средства; авансовая уплата годовой суммы налога. Показано, что предлагаемые изменения позволят повысить собираемость налога, упростить работу налоговых органов и исключить ошибки в исчислении налога. Сделан вывод о необходимости комплексного подхода к реформированию транспортного налога с учетом развития сферы производства и использования автотранспорта.

*Ключевые слова:* налогообложение; транспортный налог; реформирование транспортного налога; акциз; справедливость налогообложения; эффективность налогообложения.

---

**A. P. KIREENKO**  
*Doctor habil. (Economics), Professor,  
Baikal State University of Economics and Law*  
**I. A. IVANOV**  
*Baikal State University of Economics and Law*

## HOW CAN THE TRANSPORT TAX ALTER: EVALUATION OF ITS REFORMATION AND ABOLITION

---

The article contains an analysis of the transport tax reform options: strengthening of ecological orientation, interdependence between the tax rate and vehicle weight, application of navigation devices for tax calculation, the transport tax abolition and its inclusion in the fuel excise tax. The authors consider consequences of various reforms implementation provided that they comply with the principles of tax justice and efficiency. It is proposed to make alterations in the contemporary form of tax administration, namely, to introduce tax cards filled in during vehicle registration and develop an advance payment system presupposing clearing off the annual amount of tax. The proposed changes are expected to improve the tax collection process, simplify the work conducted by tax authorities and eliminate errors in tax calculation. It is concluded that a complex approach to the transport tax reform considering, inter alia, tendencies typical for vehicles manufacturing and their usage should be applied.

*Keywords:* taxation; transport tax; transport tax reform; excise tax; tax justice; tax efficiency.

---

---

\* Работа выполнена при финансовой поддержке проекта ФБ-60 «Разработка методологических подходов к оценке эффективности мер налогового и таможенного регулирования» (номер регистрации в ФГНУ ЦИТиС 01201256015).

Транспортный налог (ТН) существует в налоговой системе Российской Федерации уже 10 лет, однако проблемы его рационального построения и эффективного администрирования еще ждут своего решения.

Одна из основных проблем в установлении любого налога — нахождение оптимального баланса между справедливостью налога и его эффективностью [1; 3]. Распределение налога между налогоплательщиками должно быть справедливым, т. е. учитывать различия в доходах и платежеспособность, но в тоже время обеспечивать достаточный уровень поступлений в бюджет и быть простым для администрирования.

Для ТН решение этой проблемы осложняется некоторыми моментами. С одной стороны, ТН относится к имущественным налогам и должен учитывать разницу в стоимости имущества, с другой стороны, использование объектов налога — транспортных средств (ТС) — связано с транспортной инфраструктурой и окружающей средой, поэтому возникает потребность учесть его влияние на разрушение дорог и загрязнение окружающей среды. Кроме того, в России ТН является налогом субъектов Федерации и весомым источником региональных и местных бюджетов. Таким образом, на ТН возлагаются различные ограничения, учесть которые полностью очень сложно.

Рассмотрим основные предложения по реформированию ТН и попробуем дать их оценку с точки зрения соблюдения принципов справедливости и эффективности налогообложения.

*Первый вариант* реформирования ТН — усиление его экологической направленности.

При этом варианте ставки ТН предлагается дифференцировать в зависимости от величины выбросов ТС в атмосферу загрязняющих веществ. В ближайшем будущем во всех странах Европейского Союза планируется применять именно такой вариант. В России существуют подобные проекты внесения изменений и дополнений в гл. 28 Налогового кодекса РФ. Так, Министерство промышленности и энергетики РФ рассматривает предложения по дифференциации ТН на автомобили, отталкиваясь от их экологических показателей<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Налог лишат сил // Российская газета. 2013. 27 нояб.

Для дифференциации ставок налога по экологическим параметрам предполагается использовать технический регламент «О требованиях к выбросам автомобильной техникой»<sup>2</sup>. Введение в действие технического регламента предусматривает постепенный переход к более высоким экологическим требованиям для ТС, производимых на территории России, а также ввозимой техники. Предполагается, что экологический класс ТС будет учитываться в технических паспортах автомобиля. Как будут воплощаться в жизнь эти предложения и рассчитываться налоговая ставка для различных экологических классов, пока не определено. При установлении необходимо брать во внимание существенный рост загрязнения атмосферы в крупных городах. Так, сравнение объема выбросов в атмосферу от стационарных и нестационарных источников показывает, что в крупных городах до 90 % приходится на нестационарные источники, т. е. ТС [2].

Для России данный вариант налогообложения сопряжен с существенными ограничениями, связанными с обеспечением справедливости налогообложения. Уровень жизни большинства населения не позволяет поменять старое ТС на автомобиль с первым экологическим классом. Например, пожилой владелец старой «шестерки», который использует ее для поездок на дачу, будет вынужден выплачивать увеличенный ТН, так как его ТС загрязняет окружающую среду намного больше, чем новенькая иномарка из салона, которую приобрел себе успешный бизнесмен, чтобы произвести впечатление на партнеров, не задумываясь об экологическом классе автомобиля.

Реформирование ТН можно было бы внедрять одновременно с реально работающей программой утилизации старого транспорта, но ее реализация показала, что автомобилей, за которые государство возвращает 50 тыс. р., совсем немного, а те, у кого есть старое ТС для утилизации, не смогут позволить себе купить новое,

<sup>2</sup> О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории РФ, вредных (загрязняющих) веществ : техн. регламент от 12 окт. 2005 г. № 609. URL : <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LA W;n=125475>.

даже с учетом компенсации<sup>1</sup>. Например, стоимость «Рено Логан» на момент старта программы по утилизации начиналась от 300 тыс. р. При получении 50 тыс. р. владельцы старых автомобилей все равно не могли купить ТС, так как оно стоило во много раз дороже предусмотренной компенсации.

Европейские страны потратили на создание программы по утилизации примерно 30 лет. В 2009 г. их реализация осуществлялась в 13 европейских странах, США и Японии, в 2012 г. каждое ТС перерабатывалось на 80 %, а с 2012 г. — на 90 %. После введения программы увеличились продажи машин с заводов: Франция — 8,2 %, Словакия — 18,3 %, Германия — 21,6 % и т. д. При этом отмечалось, что программа по утилизации не оказывает серьезной нагрузки на государственные бюджеты, потому что деньги, которые выделялись покупателям, фактически возвращаются в бюджет в виде налога на добавленную стоимость от производителей транспорта<sup>2</sup>.

В России, по расчетам агентства «Авто-стат», компенсация за сдачу автомобиля по программе утилизации в 1,7 раза (приблизительно 1100 евро) меньше, чем в европейских странах (1860 евро)<sup>3</sup>. Существуют предложения часть затрат на утилизацию включать в ТН, тогда к моменту наступления срока утилизации в бюджете уже будет накоплена определенная сумма для утилизации устаревшего ТС.

Существуют предложения часть затрат на утилизацию включать в ТН, тогда к моменту наступления срока утилизации в бюджете уже будет накоплена определенная сумма для утилизации устаревшего ТС. Это позволит увеличить компенсацию, но возрастет налоговая нагрузка на граждан с невысокими доходами.

Для совершенствования программ утилизации необходимо для начала использовать

мировую практику, основываясь на известных плюсах и минусах, понижать процентную ставку кредита на приобретение ТС с учетом списания старого транспорта, заключать соглашения с большим количеством транспортных компаний для участия в утилизационной программе.

*Второй вариант* реформирования ТН — изменение ставок ТН с учетом массы ТС.

Парк грузовых машин в стране постоянно растет, значит, увеличивается нагрузка на дороги. По данным экспертов, ущерб, который наносит дорожному полотну 1 грузовой автомобиль массой свыше 12 т, равен ущербу от проезда по дороге 20 тыс. легковушек<sup>4</sup>. Существующая в настоящее время практика расчета ТН по мощности двигателя не устанавливает зависимость между суммой платежа и степенью воздействия ТС на дорожное покрытие.

На наш взгляд, имеет смысл учитывать в ставках налога вес ТС (нагрузку на ось), в этом случае налоговая нагрузка приходится на плательщиков — юридических лиц, так как основная масса грузового автотранспорта принадлежит им. На практике такой вариант может вызвать трудности, связанные с отсутствием у регистрирующих органов информации о весе ТС, а также с расхождением между данными, содержащимися в автоматизированных базах учета ГИБДД и технической документации ТС. Поэтому требуется тщательная предварительная оценка выгод от такого изменения для бюджета по сравнению с затратами на сверку технической документации.

*Третий вариант* предлагаемых изменений в ТН заключается в применении для его исчисления навигационных устройств.

Одним из недостатков существующего порядка исчисления ТН является отсутствие взаимосвязи величины налога и режима эксплуатации ТС. Владелец ТС может неделю, месяц, год не ездить и попасть в дорожно-транспортное происшествие. Во время ремонта автомобиля он будет платить налог по факту регистрации автомобиля без учета режима его эксплуатации. Многие владельцы используют ТС только для того, чтобы

<sup>1</sup> В России стартует программа утилизации старых машин. URL : <http://ria.ru/economy/20100308/212811955.html>.

<sup>2</sup> Russian Business «Премии за утилизацию авто увеличили продажи в некоторых странах Европы». URL : <http://www.rb.ru/inform/108967.html>.

<sup>3</sup> БК Исследование рынков. URL : [http://marketing.rbc.ru/news\\_research/23/10/2009/562949974878207.shtml](http://marketing.rbc.ru/news_research/23/10/2009/562949974878207.shtml).

<sup>4</sup> Росавтодор: конкурс с тремя известными // Российская газета. 2013. 20 нояб.

добраться до работы, но платят больше, чем владельцы такси, использующие автомобиль 24 часа в сутки.

Данный вариант реформирования предполагает использование передового зарубежного опыта. Правительство Нидерландов 13 ноября 2012 г. одобрило проект, по которому все ТС в стране оборудуются GPS-устройствами, для сбора информации о перемещении автомобиля в центр, занимающийся взиманием платы. С 2012 г. плата за 1 км составит 3 евро, а с 2018 г. голландское правительство планирует увеличить плату до 6,7 евро за 1 км<sup>1</sup>. Так гражданин будет платить за автомобиль в зависимости от того, сколько километров он проехал. Вероятно, это наиболее прозрачный способ исчисления ТН. Непреодолимым препятствием применения такого варианта в России в настоящее время является низкая обеспеченность и техническая оснащенность и, конечно, размер территории, не сопоставимый с Нидерландами. Наблюдение и получение необходимой информации о том, сколько проехало то или иное ТС с использованием спутниковой системы навигации GPS предполагает также и решение вопроса, не приравнивается ли контроль над ТС к вмешательству в частную жизнь. К тому же не стоит забывать и о находчивости граждан нашей страны. Аналогию можно провести с оплатой за коммунальные услуги (электроэнергия, холодное и горячее водоснабжение), когда плата взимается по показаниям счетчиков. Из года в год жилищные компании неустанно борются с теми гражданами, которые скручивают показания приборов учета и занижают количество реально израсходованных ими ресурсов. Такая же участь может постигнуть и GPS-системы контроля.

Четвертый (радикальный) вариант реформирования ТН, который периодически обсуждается — отмена и включение сумм налога в цену бензина с последующим взиманием в бюджет через акциз. Предложение основано на зарубежном опыте, прежде всего США, где такой вариант существует уже достаточно давно.

Рассмотрим положительные и отрицательные последствия такого варианта реформирования для России.

К положительным моментам относится, во-первых, упрощение налогообложения для налогоплательщиков. Физическим лицам не придется получать на почте и вовремя оплачивать квитанции, простаивать в очереди в банковских учреждениях, посещать налоговые органы и ГИБДД для получения необходимых документов, когда транспортное средство им не принадлежит, а налог взимается. Исключаются ошибки, связанные с неправильным исчислением налога. Налогоплательщикам — юридическим лицам нужно будет заполнять и сдавать в налоговые органы на одну декларацию меньше.

Во-вторых, акциз уплачивается в зависимости от количества используемого топлива, что предполагает систему распределения налоговой нагрузки по принципу — кто больше использует автомобиль и загрязняет окружающую среду — тот платит большую сумму налога.

В-третьих, учитывается мощность и экологичность автомобиля: чем современнее ТС, тем меньше оно расходует топливо при большем объеме двигателя и мощности. Увеличится и без того возрастающий спрос на малолитражные автомобили. При покупке автомобиля с большим объемом двигателя предпочтение, скорее всего, будет отдаваться более технически оснащенным ТС с экономичными двигателями, а это должно стимулировать производителей автомобилей использовать новые технологии, уменьшая расход топлива и повышая экологический класс.

В-четвертых, акцизы на топливо в отличие от ТС, обеспечат более высокий уровень собираемости с владельцев ТС, так как без топлива не поедешь, следовательно, отсрочить уплату налога невозможно.

Справедливость распределения налогового бремени между физическими лицами с учетом их платежеспособности указывает на отрицательные последствия предлагаемых изменений. В первую очередь, попробуем оценить влияние предлагаемой замены ТН на акциз на справедливость распределения налогового бремени между физическими лицами с учетом их платежеспособности.

Для примера возьмем несколько автомобилей разной ценовой категории и

<sup>1</sup> URL : <http://geoconnect.info/news/305/>.

мощности. Для расчета используем текущие цены на топливо в г. Иркутске, ставки ТН, действующие в Иркутской области в 2013 г., оценочные данные о расходе топлива в городском цикле движения и рассчитаем суммы налога, который будет уплачиваться владельцами разных ТС при пробеге 10, 30, 50 тыс. км (табл.). По оценкам Министерства транспорта РФ, при радикальном реформировании транспортного налога цена на бензин вырастет примерно на 4 р. за 1 л<sup>1</sup>. Как показывают результаты проведенных расчетов, в выигрыше от предлагаемых изменений окажутся владельцы дорогих и мощных машин (таких как Порше, Мерседес, БМВ, Лексус), а владельцы малолитражных автомобилей будут платить в несколько раз больше, чем в настоящее время. Кроме того, цены на бензин в различных регионах отличаются, и жители удаленных и северных районов будут платить еще больше, чем сейчас, что также не назовешь справедливым.

Следующий недостаток связан с проблемами наполнения региональных бюджетов. Как уже было отмечено, ТН является региональным, а акцизы — федеральным налогом, который устанавливается и изменяется

федеральными законами. Соответственно ставки не зависят от региональной специфики, и без того незначительная налоговая самостоятельность регионов еще больше сократится, а доходы уже не будут полностью оставаться в бюджете субъектов Федерации. Пропадет возможность предоставления льгот различным категориям граждан (инвалидов, пенсионеров и т. д.) на уровне субъектов Федерации.

Еще один недостаток связан с возможностью уклонения от уплаты акцизов их плательщиками. Если ТН не платят несколько сотен или тысяч владельцев ТС, то эта сумма значительно меньше, чем если акциз не заплатят несколько продавцов топлива.

Перечисленные недостатки, на наш взгляд не перевешиваются достоинствами предлагаемого кардинального варианта реформирования ТН, но вносимые изменения нуждаются в серьезной оценке, в первую очередь, с позиций справедливости налогообложения, а во вторую, с точки зрения обеспечения принципов федерализма.

Проведенный анализ вариантов реформирования ТН показывает, что перспективным является как корректировка ставок налога с учетом влияния ТС на транспортную инфраструктуру и загрязнение окружающей среды, так и повышение эффективности

<sup>1</sup> URL : <http://habrahabr.ru/post/179905/>.

#### Оценка изменения суммы транспортного налога при его замене на акциз

Модель автомобиля	Объем двигателя, л	Мощность двигателя, л.с.	Налог за 2013 г., р.	Сумма налога при различном пробеге, р. / год*			Расход бензина на 100 км, л
				10 000 км	30 000 км	50 000 км	
Тойота Камри седан	2,4	152	5 320	4 640/+480	13 920/-8 600	23 200/-17 880	11,6
Тойота Ист Hatchback	1,5	109	1 580	3 680/-2 100	11 040/-9 460	18 400/-16 820	9,2
УАЗ Патриот	2,7	128	1 856	5 800/-3 944	17 400/-15 544	29 000/-27 144	14,5
Лада Калина	1,6	80	840	3 920/-3 080	11 760/-10 920	19 600/-18 760	9,8
Kia Rio Hatchback	1,6	97	1 018	3 200/-2 182	9 600/-8 582	16 000/-14 982	8
Ford Focus, седан	1,8	149	2 160	3 840/+1 680	11 520/-9 360	19 200/-17 040	9,6
Nissan Qashkai	2,0	141	2 044	4 320/-2 276	12 960/-10 916	21 600/-19 556	10,8
Лада Приора	1,6	97,9	1 028	3 320/-2 292	9 960/-8 932	16 600/-15 572	8,3
Porsche Cayenne GTS	4,5	407	42 735	5 160/+37 575	15 840/+27 255	25 800/+16 935	12,9
БМВ Х6	4,0	306	32 130	4 760/+27 370	14 280/+17 850	23 800/+8 330	11,9
Lexus RX350	3,5	277	29 085	6 280/+22 805	18 840/+10 245	31 400/-2 315	15,7
Mercedes S500	5,0	435,2	45 969	8 680/+37 289	26 040/+19 929	43 400/+2 569	21,7

\* Сумма предполагаемого акциза сравнивается с текущим налогом (если владелец ТС выигрывает от реформы, эта сумма указывается со знаком плюс, а если проигрывает — со знаком минус).

администрирования налога. Кроме того, изменения, вносимые в ТН необходимо рассматривать в комплексе с мерами, стимулирующими использование более экологичных ТС, а также с мероприятиями по поддержке отечественных производителей автомобилей. Во многих случаях предложения по реформированию ТН связаны с низкой собираемостью налога и большим количеством ошибок при его исчислении.

Проблема ошибочных сведений о ТС, принадлежащих физическим лицам, существует давно и вызывает справедливые претензии граждан, а кроме того порождает недовольство налоговыми органами. Причины ошибок разнообразны: в каких-то случаях при создании автоматизированных баз данных ГИБДД потеряли информацию с бумажных документов, ее не внесли или просто забыли. Большое количество автомобилей утилизируется, крадется, регистрируется на иных владельцев, но во всех случаях собственник автомобиля значится в автоматизированных системах ГИБДД. Полученная информация отправляется в налоговые органы, и гражданину приходится платить налог за ТС, которое он уже не использует. Налоговые органы, получив эту информацию и опираясь на нее, без уведомления из ГИБДД не имеют права списать задолженность.

Проблему можно решить следующим образом: если налоговый орган в течение двух лет обнаруживает неуплату ТН гражданином, то он направляет запрос в ГИБДД об уточнении причины неуплаты. Органы ГИБДД, в свою очередь, сообщают владельцу ТС о неуплате налога и предлагают снять автомобиль с регистрационного учета или заплатить налог.

Одно из обсуждаемых предложений — введение принципа самоначисления имущественных налогов, в том числе и транспортного. Принцип самоначисления налогов действует во многих странах мира и, как считается, дисциплинирует налогоплательщиков. Он существует в двух вариантах. Первый вариант — это когда тот или иной орган исполнительной власти формирует налоговую декларацию со всеми обязательствами налогоплательщика и направляет ее в адрес налогоплательщика. В случае, если налогоплательщик согласен с начисленными налогами, он подписывает декларацию,

после чего выплачивает указанную в ней сумму. Второй вариант — это когда право заполнять декларацию предоставлено самим гражданам. Они сами заполняют документ, направляют его в налоговый орган, который осуществляет проверку данных, и оплачивают налог, исходя из рассчитанной суммы.

В России вводить первый вариант самоначисления пока не планируется. Обязанность налоговых органов информировать граждан о налоговых обязательствах сохранится. Налоговый орган будет исчислять имущественные налоги и в качестве информационного сообщения направлять уведомление гражданам. Если граждане согласны с информацией в налоговом уведомлении, то они его оплачивают. Если же не согласны с начисленными суммами, то сообщают об этом в налоговые органы и налог пересчитывается<sup>1</sup>.

Реализация принципа самоначисления в полном объеме путем самостоятельного заполнения деклараций по ТН не сможет значительно сократить объем работы налоговых органов, так как проверка деклараций и внесение их в базы данных будет занимать не меньше времени, чем распечатка извещений по налогу. Единственным плюсом для налоговых органов будет отсутствие необходимости рассылать извещения и требования об уплате налога. Совершенно очевидно, что не все граждане будут ответственно относиться к самоначислению и своевременно отправлять в налоговые органы свои декларации, также не все смогут заполнять эти декларации правильно и корректно.

При определенных условиях внедрение элементов самоначисления в механизм администрирования ТН позволит снизить вероятность ошибочного начисления и повысить эффективность сбора налога. По мнению главы Федеральной налоговой службы М. Мишустина о том, что если граждане самостоятельно не будут следить за своим имуществом и доходами, ошибки при начислении им налогов неизбежны<sup>2</sup>. В связи с этим предлагаем следующий вариант изменения порядка налогового администрирования ТН с

<sup>1</sup> URL : <http://www.gazeta.ru/business/2013/09/27/5672065.shtml>.

<sup>2</sup> URL : <http://www.nalog-briz.ru/2013/06/536-18-2013.html>.

привлечением владельцев ТС к формированию достоверных сведений о принадлежащих им объектах налогообложения.

При регистрационных действиях с ТС в ГИБДД можно ввести налоговые карточки по ТН (рис.) вместо деклараций по ТН. После обработки в ГИБДД данная информация поступает в налоговые органы. Так как данная карточка будет составляться непосредственным собственником ТС, то исчезнет путаница при начислении и уплате налога, а в ГИБДД и налоговые органы своевременно поступает достоверная информация.

ФИО гражданина _____
Марка, модель ТС _____
Мощность, л.с. _____
Объем двигателя ТС, л _____
Разрешенная масса _____
Дата заполнения карточки _____

Примерная форма налоговой карточки по ТН

В целях повышения собираемости ТН предлагаем также ввести авансовую уплату годовой суммы налога лицом, которое является собственником ТС на 1 января текущего года, или при первичной регистрации ТС в органах ГИБДД. Оплатив налог за текущий год, собственник ТС получит документ об оплате, в котором указаны сумма оплаты и дата следующего платежа. Данный документ необходимо сделать обязательным документом, предъявляемым при перерегистрации ТС (как это было ранее при взимании налога с владельцев ТС). При перепродаже ТС сумма переплаченного налога будет возмещаться продавцу покупателем, так же как возмещаются расходы на перерегистрацию ТС. Такой порядок позволит повысить собираемость налога, упростит работу налоговых органов, уменьшит объем и частоту передачи сведений от органов ГИБДД в налоговые органы (в настоящее время информацию об операциях с ТС поступает из ГИБДД в налоговые органы каждую неделю).

При авансовой уплате ТН исчезнет возможность неуплаты налога лицами, зарабатывающими на перепродаже ТС. В настоящее время такие лица, приобретая ТС, не регистрируют его на себя, и ТН за период временного использования ТС не уплачива-

ется. Штраф за просроченные транзитные номера составляет от 500 до 800 р., что позволяет перепродавцам не ставить на регистрационный учет ТС длительное время без серьезных финансовых потерь. Кроме того, сократится объем работы налоговых органов, так как исчезнет необходимость рассчитывать ТН на каждого последующего собственника ТС и рассылать извещения об уплате налога каждому владельцу. Сократятся и постоянные визиты граждан в налоговые органы и ГИБДД, связанные с неразберихой в начислении ТН по утилизированным или перерегистрированным ТС.

При внедрении налоговых карточек по ТН неизбежно возникнут трудности с решением вопроса о финансировании их изготовления, какой из органов исполнительной власти будет их заверять и заниматься их учетом. Необходимо также учесть интересы граждан, которые пользуются льготами.

Таким образом, нами сформулированы следующие предложения по внесению изменений в порядок администрирования ТН:

1. Ввести налоговые карточки по ТН, которые будут заполняться гражданами при регистрационных действиях с ТС в ГИБДД. После обработки в ГИБДД данная информация будет поступать в налоговые органы. Так как данная карточка будет составляться непосредственным собственником ТС, исчезнет путаница при начислении и уплате налога, а достоверная информация будет поступать в ГИБДД и налоговые органы своевременно.

2. Ввести авансовую уплату годовой суммы ТН лицом, которое является собственником ТС на 1 января текущего года, или при первичной регистрации ТС в органах ГИБДД. Документ об оплате необходимо сделать обязательным для предъявления при перерегистрации ТС.

3. Предусмотреть обязанность налоговых органов при обнаружении в течение двух лет неуплаты ТН гражданином, направлять запрос в ГИБДД для уточнения причины неуплаты налога. ГИБДД, в свою очередь, обязать информировать владельцев ТС о неуплате налога.

Считаем, что предлагаемые изменения позволят повысить собираемость налога, упростить работу налоговых органов и исключить ошибки в исчислении налога.

**Список использованной литературы**

1. Гринкевич Л. С. Анализ результативности собираемости налогов в Российской Федерации / Л. С. Гринкевич, И. Ю. Жалонкина // Вестник Томского государственного университета. — 2011. — № 4 (16). — С. 118–123.
2. Киреенко А. П. Экологический вычет по налогу на доходы физических лиц как механизм компенсации ущерба здоровью населения / А. П. Киреенко, О. В. Батурина // Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права) (электронный журнал) — 2013. — № 2. — URL : <http://eizvestia.isea.ru/reader/article.aspx?id=17289>.
3. Майбуров И. А. Налоги и налогообложение : учеб. / И. А. Майбуров. — М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2012. — 559 с.

**References**

1. Grinkevich L. S., Zhalonkina I. Yu. Analysis of the impact of the collection of taxes in Russia. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta* — *The Herald of Tomsk State University*, 2011, no. 4 (16), pp. 118–123 (Russian).
2. Kireenko A.P., Baturina O.V. Ecology-related individual income tax relief as mechanism of compensation for health detriment. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii (Baykalskiy gosudarstvennyy universitet ekonomiki i prava) (elektronnyy zhurnal)* — *Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy (Baikal State University of Economics and Law) (on-line journal)*, 2012, no. 5. Available at: <http://eizvestia.isea.ru/reader/article.aspx?id=17289>.
3. Maiburov I. A. *Nalogi i nalogooblozhenie* [Taxes and taxation]. Moscow, YUNITI-DANA Publ., 2012. 559 p.

**Информация об авторах**

Киреенко Анна Павловна — доктор экономических наук, профессор, проректор по научной работе, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: kireenko-ap@isea.ru.

Иванов Илья Александрович — аспирант, кафедра налогов и таможенного дела, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: naruto86dikiilis@yandex.ru.

**Authors**

Kireenko Anna Pavlovna — Doctor habil. (Economics), Professor, Pro-Rector for Research, Baikal State University of Economics and Law, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, Russia, e-mail: kireenko-ap@isea.ru.

Ivanov Ilya Aleksandrovich — PhD student, Department of Taxes and Customs, Baikal State University of Economics and Law, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, Russia, e-mail: naruto86dikiilis@yandex.ru.