

DOI <https://doi.org/10.51647/kelm.2021.1.2.37>

AKTUALNE WADY PRAWNEJ REGULACJI PODATKU OD ŚRODKÓW TRANSPORTOWYCH I SPOSOBY ICH USUWANIA

Dariia Klimenko

aspirant Katedry Prawa Finansowego

Narodowego Uniwersytetu Prawniczego imienia Jarosława Mądrego (Charków, Ukraina)

ORCID ID: 0000-0002-6364-0289

e-mail: darina_klimenko@ukr.net

Adnotacja. W artykule omówiono problematykę analizującą ustawy w zakresie opodatkowania środków transportowych. Na tym etapie nie weszły jeszcze w życie, jednak mają już luki. Na podstawie analizy definicji „majątek ruchomy” jako szczególnego rodzaju majątku ustalono, że środki transportowe są obecnie jedynym rodzajem podatku od majątku ruchomego w prawie podatkowym. Stwierdza się, że po wprowadzeniu podatku od „luksusu” środki transportowe będą podlegały podwójnemu opodatkowaniu. Autor artykułu zajął się również kwestią braku normy, jako komponentu ekologicznego dotyczącego środków transportowych w obowiązującym mechanizmie prawnym, co jest istotna, ponieważ wiąże się z lukami w normie, które regulują tę kwestię. Ponieważ jednym z czynników wpływających na ekologię i zmianę środowiska są samochody. Autor doszedł do wniosku, że istnieją dwa sposoby rozwiązania lub rozpoczęcia przewyższenia problemu. Po pierwsze, tworzenie mechanizmu regulacji prawnej, który połączył dwa różne obszary regulacji (środowiskowy i podatkowy), które nie były sprzeczne, ale wzajemnie się uzupełniały. Po drugie, uzupełnić lub zmienić obowiązujące przepisy prawne w tym zakresie.

Słowa kluczowe: podatek, podatek od środków transportowych, opodatkowanie luksusu, majątek ruchomy, środek transportowy, przedmiot opodatkowania, stawka.

CURRENT DEFECTS OF LEGAL REGULATION OF TRANSPORT TAX AND WAYS TO REMOVE THEM

Daria Klimenko

postgraduate student of the Department of Financial Law

Yaroslav the Wise National Law University (Kharkiv, Ukraine)

ORCID ID: 0000-0002-6364-0289

e-mail: darina_klimenko@ukr.net

Annotation. This article examines the issues that analyze the bills in the field of vehicle taxation. At this stage, they have not yet entered into force, but already have gaps. Based on the analysis of the definition of "movable property" as a special type of property, it is established that vehicles are currently the only type of tax on movable property in tax law. It is stated that with the introduction of the tax on "luxury" vehicles will be subject to double taxation. The author of the article also considered the issue of the absence of a norm as an environmental component for vehicles in the current legal mechanism, which is relevant because it is associated with gaps in the norm that regulate this issue. Because one of the factors that affects the environment and environmental change is cars. The author came to the conclusion that there are two ways to solve or start overcoming the problem. Firstly, create a mechanism of legal regulation, which combines two different areas of regulation (environmental and tax), which do not contradict, but complement each other. Secondly, to supplement or amend existing regulations on this issue.

Keywords: tax, transport tax, luxury taxation, movable property, vehicle, object of taxation, rate.

АКТУАЛЬНІ ВАДИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ПОДАТКУ ТА ШЛЯХИ ЇХ УСУНЕННЯ

Дар'я Кліменко

аспірант кафедри фінансового права

Національного юридичного університету

імені Ярослава Мудрого (Харків, Україна)

ORCID ID: 0000-0002-6364-0289

e-mail: darina_klimenko@ukr.net

Анотація. У даній статті розглядається проблематика, яка аналізує законопроекти у сфері оподаткування транспортних засобів. На даному етапі вони ще не набули законної сили, однак вже мають прогалини. На базі аналізу дефініції «рухоме майно», як особливого виду майна встановлено, що транспортні засоби на сьогодні є єдиним видом податку з рухомого майна у податковому законодавстві. Констатується, що при запровадженні податку на «розкіш» транспортні засоби будуть піддаватися впливу подвійного оподаткування. Автор статті, також розглянув

питання відсутності норми, як екологічної складової щодо транспортних засобів у діючому правовому механізмі, що є актуальним, бо пов'язане з прогалинами в нормі, які регулюють дане питання. Тому що одним із фактором, який впливає на екологію та зміну навколишньої середовища - автомобілі. Автор прийшов до висновку, що для вирішення, або для початку подолання проблеми можливо два шляхами. По-перше, створити механізм правового регулювання, який об'єднав в собі дві різні сфери регулювання (екологічну і податкову), що не суперечили, а доповнювали одна одну. По-друге, доповнити або внести зміни у діючі нормативно-правові акти з даного питання.

Ключові слова: податок, транспортний податок, оподаткування розкоші, рухоме майно, транспортний засіб, об'єкт оподаткування, ставка.

Постановка наукової проблеми та її значення. Зміни до Податкового Кодексу України, здійснюються постійно безсистемно, без достатньої наукової обґрунтованості, що породжує нескінченний процес «вдосконалення» податкового законодавства. Так, Законом України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо покращення інвестиційного клімату в Україні» внесено поправки щодо майнових податків, які повинні платити громадяни. Однак, попри те, що в Україні сьомий рік діють податки на нерухоме майно, відмінне від земельної ділянки, транспортний податок і плата за землю, відсутність системного підходу до питань правового регулювання транспортного податку, нерозуміння його економічної і правової сутності негативно позначається в практиці його застосування. Виходячи з низького збирання транспортного податку, виникає питання про те, як саме буде розвиватися ситуація в перспективі, оскільки відмовитися від даного податку в сучасних умовах не є можливим, тому що він забезпечує сталі надходження до місцевих бюджетів. На сьогодні існують численні суперечки, пов'язані з транспортним податком, про що свідчить вітчизняна судова практика. Оскільки чинна модель транспортного податку є досить складною, суперечливою і недосконалою.

Метою статті є проведення наукового дослідження в області оподаткування транспортних засобів, що дозволить систематизувати підходи до вдосконалення, або сформулювати системоутворюючі критерії для вдосконалення законодавства.

Виклад основного матеріалу й обґрунтування отриманих результатів дослідження. Транспортний податок має наступні критерії. По-перше, за рахунок нього повинні вирішуватися проблеми органів місцевого самоврядування. Тобто, це означає, що гроші платників податків не надходять до державного бюджету, а залишаються в місцевому. Потім їх витрачають на якісь важливі для області потреби. Наступна, транспортний податок – відносять до податку на «розкіш», але це не зовсім вірно, оскільки дефініція «розкіш» законодавчо не визначено. У той же час певна соціальна напруженість змушує законодавця шукати нові підходи до оподаткування і можливість введення нових податків. Доречно згадати коментар А. Христофорової «варто зазначити, що транспортний податок в Україні введено з позиції «оподаткування розкоші»» (Христофоров, 2018: 160).

Верховною Радою України ще у 2012 році було відхилено низку законопроектів, що передбачало введення так званого податку на розкіш. Разом з тим, в результаті введення податку на «розкіш» може призвести до подвійного внутрішнього оподаткування, тому що об'єкти оподаткування новим податком є об'єктами оподаткування інших, вже діючих податків. Наприклад, рухоме майно (транспортні засоби) - об'єкт оподаткування з транспортного податку. До того ж законодавством про податки і збори не передбачено норми, яка б прямо забороняла оподаткування одного і того ж об'єкта декількома податками. Як слушно вказує С. Корнієнко «...запровадження окремого податку на багатство (розкіш) поряд з діючими прямими майновими податками і непрямими (податку на додану вартість, акцизний податок, митні платежі) призведе до подвійного оподаткування об'єктів майна, а отже, не відповідатиме вимогам раціонального оподаткування» (Корнієнко, 2014: 26) А. Кравчун, з цього приводу зазначає, що «потрібно відійти від використання в податковому законодавстві такого поняття, як «предмети розкоші», адже цій категорії властиве емоціональне забарвлення й неоднозначне сприйняття з боку споживачів - платників податку, залежно від рівня їхніх доходів та інших факторів» (Кравчун, 2011: 262). Потім, вчена звертає увагу, що «використання такого терміна може потягнути за собою соціальне напруження в суспільстві й розшарування всіх платників податків, по рушення принципу соціальної справедливості й рівності» (Овчаренко, 2015: 194). Достатньо цікавою є точка зору Д. Кригіної «Доволі мінливою є та межа, що відокремлює об'єкти майнових прав, які визначаються як предмети розкоші, і ті, які вже не можуть визначатися як такі. Запровадження, здавалося б, навіть об'єктивних критеріїв такого розмежування не завжди може забезпечити досягнення необхідного результату – привнести однозначність у розмежування «предметів розкоші», предметів середньої цінової категорії або ж предметів, що мають загальнодоступний характер» (Кригіна, 2018: 102). Однак, дана тема виходить за рамки цієї статті, тому на даний момент ми просто констатуємо, що при запровадженні податку на «розкіш» транспортні засоби будуть піддаватися впливу подвійного оподаткування.

Крім того, можна зазначити, що він за останні роки демонструє нестійку тенденцію і особливо не впливає на економічне становище в країні, адже об'єктом оподаткування є легкові автомобілі, випуск яких не більше 5 років та середньоринкова вартість – 375 розмірів мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня податкового (звітного) року. Однак, на нашу думку, даний критерій не є об'єктивним показником вартості автомобіля. Як зазначає з цього приводу А. Овчаренко «...використання вартості як бази оподаткування ускладнює адміністрування податку» (Овчаренко, 2015: 193).

На нашу думку, доцільно дослідити зміст дефініції «рухоме майно», як особливий вид майна. Конституція України встановлює, що матеріальною і фінансовою основою місцевого самоврядування визнається рухоме і нерухоме майно, доходи місцевих бюджетів, інші кошти, земля, природні ресурси, що є у власності територіальних громад сіл, селищ, міст, районів у містах, а також об'єкти їхньої спільної

власності, що перебувають в управлінні районних і обласних рад (Конституція України, 1996). Законодавство переважної більшості країн закріплює поділ речей на рухомі і нерухомі, слідуючи канонам римського цивільного права. Визначення поняття «рухоме майно» містяться у Цивільному кодексі України та спеціальних законодавчих актах. Згідно з ч. 2. ст. 181 Цивільного кодексу України – рухомими речами є речі, які можна вільно переміщувати у просторі (Цивільний кодекс України, 2003). Водночас, потрібно відрізнити вжиту у деяких законодавчих актах дефініцію «рухома річ» у зовсім іншому значенні. Наприклад, відповідно до ст. 2 Закону України «Про забезпечення вимог кредиторів та реєстрацію обтяжень», під рухомим майном розуміють – окрему рухома річ, сукупність рухомих речей, гроші, валютні цінності, цінні папери, а також майнові права та обов'язки, у тому числі майнові права на грошові кошти, що наявні на банківському рахунку (Закон України «Про забезпечення вимог кредиторів та реєстрацію обтяжень», 2003). Також, вітчизняним законодавством під дефініцією «рухоме майно» розуміється матеріальний об'єкт, який може бути переміщений без загрози шкоди. До рухомого майна відносять матеріальні об'єкти, які можуть бути переміщеними без загрози їм шкоди. До рухомого майна належить майно у матеріальній формі, яке не є нерухомістю (Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Національного стандарту №1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав», 2003). Рухоме майно – речі, які можна вільно переміщувати у просторі (Наказ Фонду державного майна України «Про затвердження Класифікатора державного майна», 2006).

В. Безвенюк у своєму дослідженні зазначив «...рухоме майно як об'єкт оподаткування має визначатись по відношенню до кожного окремого податку, що стягується з власників того чи іншого об'єкту рухомості» (Безвенюк, 2020). За таких обставин, можна аргументувати, що транспортний податок у Податковому кодексі України віднесений до категорії рухомого майна. Слід зазначити, що на сьогодні відсутні підходи до використання дефініції оподаткування рухомого майна.

При впровадженні будь-якого фіскального платежу основною метою є знаходження оптимального балансу між ефективністю дії і справедливістю податку. У зв'язку з тим, що транспортний податок втрачає своє фіскальне значення, через прив'язку вартості авто до мінімальної заробітної плати, яка щороку підвищується (наприклад, з 1 січня 2020 року мінімальна зарплата передбачена в розмірі 4723 грн, вартість оподаткованих автомобілів зросла до 1,77 млн грн, а вже у 2021 році мінімальна зарплата зросла до 6000 грн, відповідно оподатковуватись будуть легкові автомобілі вартістю 2,25 млн грн), як і ціни на легкові транспортні засоби, а також з ростом інфляції, законодавець намагається вдосконалити його, шукаючи різні правові варіанти регулювання. Відтак, у 2017 році Законом України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2017 році» була прийнята норма, якою знижено середньоринкову вартість транспортних засобів до 375 розмірів мінімальних заробітних плат (Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2017 році», 2016). Подібні зміни для забезпечення збалансованості бюджетних надходжень запропоновані у 2020 році, на розгляд Верховній Раді України надійшов законопроект «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень», який передбачає модифікацію в частині місцевих податків і зборів. Даним законопроектом передбачено знизити середньоринкову вартість оподатковуваних транспортних засобів замість 375 розмірів мінімальної заробітної плати, мінімальний поріг вартості складе 200 розмірів мінімальних заробітних плат, що розширить ставку вартості машин, за які потрібно платити (Проект Закону «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень», 2020).

У той же час і запропонований, також у 2020 році ще один законопроект, що передбачає новий алгоритм реформування оподаткування транспорту характеризується рядом як переваг, так і недоліків. Так, проект Закону №3704 «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо упорядкування структури акцизного податку» містить, по-перше, розширити перелік об'єкту з «легкові автомобілі» на «транспортні засоби», що на нашу думку відповідатиме самої назві статті 267.

По-друге, повністю зміниться об'єкт оподаткування, це полягає у розширеному переліку об'єктів оподаткування: легкові автомобілі, мотоцикли, а також зареєстровані у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України яхти та судна, човни та катери моторні, інші човни (Проект Закону про внесення змін до Податкового кодексу України щодо упорядкування структури акцизного податку, 2020). І, як слушно зазначає С. Березовська «оподаткуванню транспортним податком мають підлягати, однак за певних умов: легкові (автомобілі вищого класу, бізнес-автомобіль, люкс-авто тощо), вантажні автомобілі (вагою більше 3 т), окрім автомобілів спеціального призначення (швидкої допомоги, пожежні тощо) та сільськогосподарських; мотоцикли з великим об'ємом двигуна понад 800 см³; приватні яхти, катери, судна моторні; літаки і вертольоти, окрім літаків та вертольотів спеціального призначення та літаків, що з кількістю місць для перевезення пасажирів більше 60, оскільки власниками вищепереліченого майна є саме представники заможних верств населення, а також юридичні особи з високим рівнем представницьких витрат» (Березовська, 2016). Наразі, транспортний податок стосується тільки власників легкових автомобілів, а не взагалі всіх транспортних засобів, тому так званий «обмежений» перелік об'єктів оподаткування порушує принцип справедливості. До того ж, попередник транспортного податку, загальнодержавний збір за першу реєстрацію транспортного засобу, включав в себе розширений перелік транспортних засобів.

По-третє, віковий критерій, що полягає у оподаткуванні автомобілів не тільки 5 річного віку (включно), а й більш нові, яким 8 років (включно). Протилежної позиції дотримується С. Березовська, яка пропонує взагалі скасувати віковий критерій (Березовська, 2016).

По-четверте, знизити середньоринкову вартість до 200 розмірів мінімальних заробітних плат, дана норма тотожня законопроекту «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень». Недосконалість даної зміни полягає у тому, що пошириться на транспортні засоби середнього класу (масового попиту) та збільшить податкове навантаження на власників легкових засобів, які наразі його не сплачують, однак сплачують інші податки пов'язані з транспортним засобом. Наприклад, в європейських країнах градація ставок стимулює громадян до покупки нового потужного автомобіля, однак в нашій країні все відбувається навпаки. Оскільки, найбільший вплив в екологічну середу завдають старі автомобілі. Весь світ направлений на вирішення однієї з найважливіших завдань – поліпшення екологічної ситуації. Однак, транспортний податок стосується нових автомобілів, які якраз працюють на меншому викиді вуглекислого газу. Слід зазначити, що таке твердження узгоджується із науковою позицією С. Березовською «... на теперішній час, цей напрям, для України є не реальним (на прикладі автомобілів), оскільки в Україні дуже багато старих автомобілів, на яких люди їздять багато років і обсяг викидів яких в більшості екологічні автомобілі є дорогі для більшості українського населення, яке є бідним» (Березовська, 2016).

Таким чином, ще однією вадою є те, що відсутня норма, щодо екологічної складової транспортних засобів у діючому правовому механізмі. Проблематика є актуальною, оскільки пов'язується з прогалиною в нормі. Подолання якої можливо двома шляхами: по-перше, створити нову норму, яка б об'єднала в собі механізм регулювання транспортних засобів, які забруднюють екологію; по-друге, доповнити або внести відповідні зміни у діючі нормативно-правові акти, з даного питання. На сьогодні існують глобальні проблеми, які стосуються всіх сфер життєдіяльності: економічні, соціальні, а також екологічні кризи. Доцільніше було б вирішити їх за допомогою взяття за основу досвід зарубіжних країн, що стосується правового регулювання. Варто констатувати, що донині, в Україні відсутній законопроект з акцентом на екологічну складову функціонування транспортних засобів.

Наступна новація регламентує порядок ставки транспортного податку, а саме збільшити суму податку до 6 мінімальних зарплат, наразі вона є сталою та фіксованою – 25 000 грн. Однак, більшість вчених у своїх працях розглядають прогресивну шкалу оподаткування, яка підвищить фіскальну ефективність транспортного податку (Бобшко, 2017: 34]. Як вказує А. Христофоров оскільки, «... різні автомобілі мають різну вартість... доцільним введення прогресивної шкали в оподаткуванні транспортних засобів» (Христофоров, 2018: 161). Дана позиція узгоджується з позицією Д. Кригіної, висловленої в дослідженні, та зазначено, що «подібний підхід законодавця є доволі дискусійним, бо фактично одна й та сама ставка податку фігурує для автомобілів, які належать до різних цінних категорій» (Кригіна, 2018: 106). В. Виноградов пропонує запровадити диференційовану ставку, яку прив'язати до віку транспортного засобу та об'єму двигуна (Виноградов, 2015: 28).

На нашу думку, збільшення ставок транспортного податку в даний час буде неефективно. Так, її планують підняти з метою підвищення надходжень податків до бюджету, але перш за все необхідно потрібно розібратися з проблемою його збирання, з'ясувати причини, за яким він перебуває на такому низькому рівні.

При цьому, істотним недоліком є те, що обидва законопроекту мають зворотню дію, оскільки транспортний податок зобов'язує сплачувати не лише власників нових транспортних засобів, а й тих, які були придбані минулими роками. Також, головною проблемою, застосування законопроекту буде те, що під дію оподаткування транспорту підпадуть автомобілі середнього класу, а це значить, що істотна частина податкового тягаря ляже на них, що, своєю чергою, погіршить фінансове становище абсолютної більшості платників податків, до того ж можливості придбати інший автомобіль у багатьох немає тим паче якщо авто придбано у кредит.

По-п'яте, закріплено перелік транспортних засобів, що не підлягають оподаткуванню, для найбільш вразливих верств населення з метою їх соціальної підтримки.

Висновки і перспективи подальших досліджень:

На базі аналізу дефініції «рухоме майно», як особливого виду майна встановлено, що транспортні засоби на сьогодні є єдиним видом податку з рухомого майна у податковому законодавстві.

Констатується, що на сьогодні відсутня норма стосовно екологічної складової щодо транспортних засобів, у діючому правовому механізмі. Це обумовлено тим, що найбільший вплив забруднення у екологічну середу завдають старі автомобілі. Тому, для вирішення, або для початку подолання проблеми запропоновано шляхи її вирішення: по-перше, створити механізм правового регулювання, який об'єднав в собі дві різні сфери регулювання (екологічну і податкову), що не суперечили, а доповнювали одна одну; по-друге, доповнити або внести зміни у діючі нормативно-правові акти з даного питання.

Також, очевидно, що положення щодо розширення кола об'єктів рухомого майна підвищить надходження від транспортного податку.

Список використаних джерел:

1. Христофоров А. Б. Деякі аспекти адміністрування транспортного податку в Україні. *Право і суспільство*. 2018. № 2. Частина 2. С. 248 URL: http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2018/2_2018/part_2/2-2.pdf (дата звернення: 01.09.2021).
2. Корнієнко С. М. Оподаткування майна у світі та в Україні. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2014. № 6. С. 266 URL: http://www.ej.kherson.ua/journal/economic_06/253.pdf/

3. Кравчун А. С. Щодо окремих питань реформування оподаткування майна в Україні. *II Часопис Національного університету «Острозька академія»*. 2011. №1 (3). С. 1-11.
4. Овчаренко А. С. Транспортний податок в Україні: стан і перспективи. *Порівняльно-аналітичне право*. 2015. № 2. С. 191–194. URL: https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/14644/1/Ovcharenko_191-194.pdf
5. Кригіна Д.Г. Правове регулювання податків на майно в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Харків, 2018. 184 с.
6. Конституція України : Закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР, дата оновлення: 1 січня 2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>
7. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV. (дата оновлення 14.08.2021) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#top>.
8. Про забезпечення вимог кредиторів та реєстрацію обтяжень: Закон України від 18 листопада 2003 р. № 1255-IV. (дата оновлення 01.07.2021) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1255-15#Text>.
9. Про затвердження Національного стандарту №1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав»: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2003 р. №1440 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1440-2003-%D0%BF/card2#Card>.
10. Про затвердження Класифікатора державного майна: Наказ Фонду державного майна України від 15 березня 2006 р. № 461 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0461224-06#Text>.
11. Безвенюк В. Р. Адміністративно-правове регулювання майнового оподаткування: *Кваліфікаційні магістерські роботи*. Донецький національний університет імені Василя Стуса. 2020. URL: [file:///C:/Users/%D0%90%D0%B4%D0%BC%D0%B8%D0%BD/Downloads/9488-%D0%A2%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%82%D1%96-18926-1-10-20210215%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/%D0%90%D0%B4%D0%BC%D0%B8%D0%BD/Downloads/9488-%D0%A2%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%82%D1%96-18926-1-10-20210215%20(3).pdf) <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0110202-09#Text>.
12. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2017 році : Закон України від 21.12.2016 № 1797-VIII. Офіційний вісник України. 2017. № 4, С. 37, Ст. 103. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1791-19#Text>.
13. Проект Закону про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень: від 11.11.2020 р. № 4101-д. URL : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70402.
14. Проект Закону про внесення змін до Податкового кодексу України щодо упорядкування структури акцизного податку: від 19.06.2020 № 3704. URL : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69221.
15. Березовська С. Транспортний податок в Україні: недоліки, проблеми та шляхи їх вирішення. *Економіка. Фінанси. Право*. 2016. № 6(1). С. 49-54. URL: [file:///C:/Users/%D0%90%D0%B4%D0%BC%D0%B8%D0%BD/Downloads/есфір_2016_6\(1\)_13.pdf](file:///C:/Users/%D0%90%D0%B4%D0%BC%D0%B8%D0%BD/Downloads/есфір_2016_6(1)_13.pdf).
16. Бобошко Л. І. Транспортний податок в Україні: стан та перспективи. *Збірник наукових праць Університету державної фіскальної служби України*. - 2017. - № 1. С. 25-36. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpnudps_2017_1_4.
17. Виноградов В. А. Фізична особа як платник транспортного податку: сучасні проблеми та шляхи їх вирішення. *Науково-виробничий журнал «Держава та регіони. Серія: Право»*. 2015. № 3 (49). С. 24-30. URL: http://www.law.stateandregions.zp.ua/archive/3_2015/7.pdf.

References

1. Khrystoforov A. B. (2018). Deiaki aspekty administruvannya transportnoho podatku v Ukraini. *Pravo i suspilstvo* [Some aspects of transport tax administration in Ukraine]. № 2. Chastyna 2. S. 248 URL: http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2018/2_2018/part_2/2-2.pdf [in Ukrainian].
2. Korniienko S. M. (2014). Opodatkuvannya maina u sviti ta v Ukraini [property taxes in the world and in Ukraine]. *Naukovyi visnyk Khersonskoho derzhavnogo universytetu*. № 6. S. 266 URL: http://www.ej.kherson.ua/journal/economic_06/253.pdf [in Ukrainian].
3. Kravchun A. S. (2011). Shchodo okremykh pytan reformuvannya opodatkuvannya maina v Ukraini [Specific issues relating to property tax reform in Ukraine]. *II Chasopys Natsionalnoho universytetu «Ostrozka akademii»*. №1 (3). С. 1-11 [in Ukrainian].
4. Ovcharenko A. S. (2015). Transportnyi podatok v ukraini: stan i perspektyvy [Transport tax in Ukraine: state and prospects]. *Porivnialno-analitychne pravo*. № 2. S. 191–194. URL: https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/14644/1/Ovcharenko_191-194.pdf [in Ukrainian].
5. Kryhina D. H. (2018). Pravove rehuliuвання podatkiv na maino v Ukraini [Legal regulation of property taxes in Ukraine]: dys. ... kand. yuryd. nauk: 12.00.07. Kharkiv. 184 s. [in Ukrainian].
6. Konstytutsiia Ukrainy [The Constitution of Ukraine]: *Zakon Ukrainy vid 28 chervnia 1996 r. № 254k/96-VR*, data onovlennia: 1 sichnia 2020 r. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>.
7. Tsyvilnyi kodeks Ukrainy [The Civil Code of Ukraine]: *Zakon Ukrainy vid 16.01.2003 r. № 435-IV*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#top> [in Ukrainian].
8. Pro zabezpechennia vymoh kredytoriv ta reiestratsiiu obtiazhen [On Securing Creditors' Claims and Registration of Encumbrances]: *Zakon Ukrainy vid 18 lystopada 2003 r. № 1255-IV*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1255-15#Text> [in Ukrainian].
9. Pro zatverdzhennia Natsionalnoho standartu №1 «Zahalni zasady otsinky maina i mainovykh prav» [About the statement of the National standard N 1 «General principles of an estimation of property and property rights»]: *Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10 veresnia 2003 r. №1440* URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1440-2003-%D0%BF/card2#Card> [in Ukrainian].
10. Pro zatverdzhennia Klasyfikatora derzhavnogo maina [About the statement of the Classifier of state property]: *Nakaz Fondu derzhavnogo maina Ukrainy vid 15 bereznia 2006 r. № 461* URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0461224-06#Text> [in Ukrainian].

11. Bezveniuk V. R. (2020). Administratyvno-pravove rehuliuвання mainovoho opodatkuvannya [Administrative and legal regulation of property taxation]: Kvalifikatsiini mahisterski roboty. Donetskyi natsionalnyi universytet imeni Vasylia Stusa. URL: [file:///C:/Users/%D0%90%D0%B4%D0%BC%D0%B8%D0%BD/Downloads/9488-%D0%A2%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%82%D1%96-18926-1-10-20210215%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/%D0%90%D0%B4%D0%BC%D0%B8%D0%BD/Downloads/9488-%D0%A2%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%82%D1%96-18926-1-10-20210215%20(3).pdf) [in Ukrainian].
12. Pro vnesennia zmin do Podatkovoho kodeksu Ukrainy ta deiakyykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo zabezpechennia zbalansovanosti biudzhetykh nadkhodzen u 2017 rotsi [On amendments to the Tax Code of Ukraine and some legislative acts of Ukraine to ensure the balance of budget revenues in 2017]: Zakon Ukrainy vid 21.12.2016 № 1797-VIII. Ofitsiyni visnyk Ukrainy. 2017. № 4, S. 37, St. 103. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1791-19#Text> [in Ukrainian].
13. Proiekt Zakonu pro vnesennia zmin do Podatkovoho kodeksu Ukrainy ta deiakyykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo zabezpechennia zbalansovanosti biudzhetykh nadkhodzen [Draft Law on Amendments to the Tax Code of Ukraine and Certain Legislative Acts of Ukraine to Ensure Balanced Budget Revenues]: vid 11.11.2020 r. № 4101-d. URL : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70402 [in Ukrainian].
14. Proiekt Zakonu pro vnesennia zmin do Podatkovoho kodeksu Ukrainy shchodo uporiadkuvannia struktury aktyznoho podatku [Draft Law on Amendments to the Tax Code of Ukraine to streamline the structure of excise tax]: vid 19.06.2020 № 3704. URL : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69221 [in Ukrainian].
15. Berezovska S. (2016). Transportnyi podatok v Ukraini: nedoliki, problemy ta shliakhy yikh vyrishennia [Transport tax in Ukraine: shortcomings, problems and ways of solving them]. Ekonomika. Finansy. Pravo. № 6(1). S. 49-54. URL: [file:///C:/Users/%D0%90%D0%B4%D0%BC%D0%B8%D0%BD/Downloads/ecfipr_2016_6\(1\)_13.pdf](file:///C:/Users/%D0%90%D0%B4%D0%BC%D0%B8%D0%BD/Downloads/ecfipr_2016_6(1)_13.pdf) [in Ukrainian].
16. Boboshko L. I. (2017). Transportnyi podatok v Ukraini: stan ta perspektyvy [Transport tax in Ukraine: state and prospects]. Zbirnyk naukovykh prats Universytetu derzhavnoi fiskalnoi sluzhby Ukrainy. № 1. S. 25-36. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpnudps_2017_1_4 [in Ukrainian].
17. Vynohradov V.A. (2015). Fyzychna osoba yak platnyk transportnoho podatku: suchasni problemy ta shliakhy yikh vyrishennia [Individuals as Vehicle Tax Payers: Current Problems and Solutions]. Naukovo-vyrobnychiy zhurnal «Derzhava ta rehiony. Seriia: Pravo». № 3 (49). S. 24-30. URL: http://www.law.stateandregions.zp.ua/archive/3_2015/7.pdf [in Ukrainian].