

Д. І. Кліменко, аспірантка кафедри фінансового права
Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого

КОМПАРАТИВНИЙ АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНОГО ПОДАТКУ

Предметом даного дослідження є сучасний стан транспортного податку в Україні та порівняння транспортної політики в різних частинах світу. Оскільки, транспортний податок – один з найбільш одіозних питань сучасної податкової політики держави. До того ж увага до нього підігрівається не тільки вадами нормативного регулювання, а й тим, що на сьогоднішній день збирання транспортного податку є мізерним та щороку надходження скорочуються, що свідчить про неефективність його правового механізму.

У той же час з швидким розвитком мобільності виникає потреба в пошуку шляхів вдосконалення оподаткування транспортних засобів, у тому числі і дослідження закордонного досвіду з метою модернізації діючого податку. Крім того, протягом останніх років серед науковців та експертів виникають дискусії про необхідність коригування положень Податкового кодексу України щодо транспортного податку, або внесення в них істотних доповнень в частині його зміни та вдосконалення.

В результаті проведеного аналізу визначено основні напрями реформування транспортного податку. Імплементация зарубіжного досвіду у вітчизняне законодавство можливе з урахування екологічної складової при побудові правового механізму транспортного податку. Разом з тим, відзначається, що впровадження екологічної складової в нашої державі повинно відбуватись поступово, тому що рівень життя більшості громадян країни не дозволяє замінити старий транспортний засіб на більш екологічний.

Автор досліджує проблеми правового забезпечення транспортного податку і формулює конкретні пропозиції по їх вирішенню. Також, проаналізовано судову практику з досліджуваної проблематики.

У статті, для усунення розбіжностей тлумачення дефініції транспортного засобу, запропоновано змінити назву статті 267 Податкового кодексу України на «Податок з легкових автомобілів», або розширити, відповідно, об'єкт оподаткування.

Ключові слова: податок, транспортний податок, платник податку, об'єкт оподаткування, ставка податку, механізм оподаткування, транспортний засіб, легковий автомобіль.

Klimenko D. I. Comparative analysis of transport tax

The subject of this study is the current state of transport tax in Ukraine and the comparison of transport policy in different parts of the world. Since the vehicle tax - one of the most notorious problems of modern tax policy. In addition, it is heated to focus not only impaired regulation, but the fact that today the collection vehicle tax is lean and annual revenues are reduced, which indicates the inefficiency of its legal mechanism.

At the same time, the rapid development of mobility there is a need to find ways of improving vehicle taxation, including the study of foreign experience to upgrade the existing tax. In addition, in recent years among scientists and experts there are discussions about the need to adjust the provisions of the Tax Code of Ukraine regarding vehicle tax or the introduction of any significant additions in terms of change and improvement.

As a result of the conducted analysis the basic directions of reforming of the transport tax are defined. Implementation of international experience in domestic legislation possible with regard to the environmental component in constructing the legal mechanism of the transport tax. At the same time, it is noted that the introduction of the environmental component in our country should be gradual, because the standard of living of most citizens does not allow to replace the old vehicle with a more environmentally friendly.

The author explores the problems of legal support of the transport tax and formulates specific proposals for their solution. Also, analysis of judicial practice of the studied subject.

In the article, to resolve differences of interpretation definitions vehicle, proposed to change the title of Article 267 of the Tax Code of Ukraine to "Tax on cars", or to expand, respectively, the object of taxation.

Key words: tax, transport tax, taxpayer, object of taxation, tax rate, taxation mechanism, vehicle, car.

Швидкий темп розвитку глобалізаційних процесів викликає необхідність в постійному вдосконаленні суспільно-політичних відносин на всіх рівнях державного устрою, зокрема, і в сфері податкового забезпечення місцевого самоврядування, яке є важливим елементом суспільного устрою. Унаслідок чого в процесі реформування і вдосконалення податкової системи уряди країн при введенні нових податків або регулюванні існуючих послідовно повинні сформулювати цілі, яким вони мають відповідати. Транспортний податок – один з найбільш одіозних питань сучасної податкової політики держави. До того ж увага до нього підігрівається не тільки вадами нормативного регулювання, а й тим, що на сьогоднішній день збирання транспортного податку є мізерним та щороку надходження скорочуються, що свідчить про неефективність його правового механізму.

У той же час з швидким розвитком мобільності виникає потреба в пошуку шляхів вдосконалення оподаткування транспортних засобів, у тому числі і дослідження закордонного досвіду з метою модернізації діючого податку. Крім того, протягом останніх років серед науковців та експертів виникають дискусії про необхідність коригування положень Податкового кодексу України щодо транспортного податку, або внесення в них істотних доповнень в частині його зміни та вдосконалення.

Даній проблематиці приділяли увагу такі вчені, як С. Березовська, Л. Бобошко, Ю. Боднарук, А. Овчаренко, В. Данилишин, О. Стефанків, О. Ціжма, Т. Мінка, В. Руденко, К. Хрімлі, М. Шаренко та ін., але до цих пір відсутні комплексні дослідження з даного питання, що зумовило актуальність даного аналізу.

Податки за користування транспортними засобами є в більшості країн світу. Зокрема, в різних країнах вони мають свої особливості, зумовлені економічними, політичними, історичними й наразі екологічними чинниками. В Європейському Союзі існують величезні відмінності як в основі оподаткування, так і в рівнях податків. Деякі держави-члени ЄС обкладають автомобілі податком з урахуванням їх потужності, ціни, ваги, об'єму циліндрів або комбінації цих факторів. Хоча, за останні кілька років електромобілі стали дуже популярні. Вони покликані стати екологічно чистою альтернативою автомобілям з викидами CO₂. В Європі все частіше запроваджують стимули, пов'язані з екологічно чистими автомобілями, що полягають у певних пільгах на покупку електромобілів, звільненні від сплати транспортного податку та інше.

Однак, в Сполучених Штатах Америки справа щодо стягнення транспортного податку у тому вигляді, як він є в Україні – не існує, він включений вже у вартість пального. Безсумнівно, до переваг такого підходу щодо стягнення транспортного податку є повна відсутність втрати часу на заповнення декларацій. З іншого боку, серед недоліків можна виділити зростання вартості палива. Для поліпшення екологічної обстановки і популяризації місцевого автопрому, даний досвід запроваджено і в Китаї, де раніше ставка транспортного податку залежала від потужності двигуна. Наразі відсотки роздрібної ціни палива йдуть на будівництво та реконструкцію місцевих доріг.

Також, повстає питання – чи дійсно електромобілі такі хороші для навколишнього середовища? Відповідь на це питання в основному залежить від того, як визначається вплив на навколишнє середовище. Крім того, збільшення податкового тягаря для транспортних засобів з високими викидами при одночасному наданні податкових пільг для автомобілів з низьким рівнем викидів чи є це правомірним стимулювання, оскільки податки покликані бути справедливими для всіх платників податків.

В Україні, чинний на сьогодні транспортний податок, перетерпів небагато змін з моменту його введення. Даний податок як окрема юридична категорія регулюється положеннями ст. 267 Податкового кодексу України (далі ПК України).

Суб'єктами (платниками) транспортного податку визнаються, відповідно до ст. 267 ПК України, фізичні та юридичні особи, в тому числі нерезиденти, які мають зареєстровані в Україні згідно з чинним законодавством власні легкові автомобілі, що відповідно до підпункту 267.2.1 пункту 267.2 цієї статті є об'єктами оподаткування [1]. Тобто платник є змішаним, однак платниками не виступають філії та представництва юридичних осіб. Недостатнє правове регулювання діяльності філій у вітчизняному податковому законодавстві завжди викликала нарікання у платників податків. Відповідно до ч. 3 ст. 95 Цивільного кодексу України (далі ЦК України) філії та представництва не є юридичними особами, але наділяються майном юридичної особи, що їх створила, і діють на підставі затвердженого нею положення [2]. Податковий обов'язок зі сплати встановленого податку покладається на юридичну особу, або на підставі ст. 19 ПК України юридична особа доручає сплату податку на підставі довіреності. Склад платників оподаткування транспортних засобів в зарубіжних країнах не відрізняється від нашої держави, лише тільки певними пільгами. Так, автовласники в Іспанії - професійні таксисти і покупці з обмеженими фізичними можливостями не сплачують даний податок. В свою чергу, у Чехії, Естонії, Литві фізичні особи транспортний податок не сплачують, він стягується тільки з організацій, підприємств та підприємців, які використовують особисті авто в комерційних цілях.

Законодавчо встановлено, що до переліку об'єктів оподаткування виступають легкові автомобілі, які відповідають наступним критеріям: по-перше – віковий критерій, за яким визначається, чи справлятиметься податок з легкового автомобіля, тобто якому не виповнилося п'ять років (включно). По-друге, це критерій вартості автомобіля, який становить 375 розмірів мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня податкового (звітного) року. Щороку центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику економічного, соціального розвитку і торгівлі, за методикою, затвердженою Кабінетом Міністрів України розміщує перелік легкових автомобілів, які оподатковуються. Слід зазначити, що у 2021 році перелік авто, визначених Мінекономрозвитку не значно виріс, у порівнянні з минулим роком. Так, у 2021 році – 249 моделі, у 2020 році складав 226 моделей, 2019 році – 353, у зв'язку з підвищенням мінімальної заробітної плати виріс і поріг вартості оподатковуваних автомобілів, а отже і перелік автомобілів знизився, в порівнянні з 2019 роком [3].

Слід зазначити, що при визначенні бази оподаткування не береться до уваги вартісне, фізичне вираження об'єкта оподаткування, що створює зловживання у цій сфері. Одночасно, заслуговує уваги запропонована Т. Мінкою та В. Руденко теза про те, що наразі «існує неналежне регулювання бази оподаткування, адже вартість легкового автомобіля визначається відповідно до чинного законодавства України з урахуван-

ням середньоринкової вартості. На сьогодні розроблено методику визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів, але ця методика не вирішує всіх проблемних питань, адже вона не враховує внутрішнє оздоблення автомобіля» [4, с. 58].

Слід наголосити на тому, що визначений законодавцем об'єкт оподаткування містить некоректне формулювання, оскільки мова йде лише про легкові транспортні засоби, що не відповідає назві статті «Транспортний податок». Тому з метою визначення правової природи поняття «транспортний засіб» необхідно провести аналіз його дефініцій. У вітчизняному законодавстві міститься багато трактувань терміну «транспортний засіб». Зокрема, вказане поняття визначено у Правилах дорожнього руху, відповідно до яких під транспортними засобами розуміють пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів [5]. Крім того, в Правилах дорожнього руху також надається визначення легкового автомобіля. Також наводиться у Законі України «Про транспорт», до транспорту в Україні відносяться: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт [6]. Як визначено в Законі України «Про автомобільний транспорт», автомобільний транспортний засіб це - колісний транспортний засіб (автобус, вантажний та легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій (далі - транспортний засіб) [7]. Проте, законодавець у ПК України звужив об'єкта оподаткування до легкового автомобіля, в межах цього формулювання дефініція «транспортний засіб», залишивши поза увагою інші транспортні засоби. Одночасно, відповідно до ст. 798 ЦК України предметом договору найму транспортного засобу можуть бути повітряні, морські, річкові судна, а також наземні самохідні транспортні засоби тощо [2].

В правовій доктрині можна зустріти чимало критичних відзивів щодо звуження об'єкта оподаткування. Так, подібної думки дотримуються більшість дослідників даного питання. Так, аналогічної точки зору притримуються Л. Бобошко та А. Овчаренко [8, с. 29; 9, с. 194]. За словами, С. Березовської «назва податку не відповідає його сутності, оскільки податок називається «транспортний», а сплачується тільки за володіння легковим автомобілем...» [10, с. 50]. Схожої думки притримуються Т. Мінка та В. Руденко, зазначаючи, що потрібно відобразити у Податковому кодексі України дефініцію «транспортний засіб» або «легковий автомобіль», для уникнення розбіжностей у тлумаченні термінів під час практичного застосування [4, с. 58]. Однак, ми не погоджуємось з такими висновками, оскільки поняття «транспортний засіб» та «легковий автомобіль» закріплено в інших нормативно-правових актах, навіщо нагромаджувати Податковий кодекс України. Тому, пропонуємо, для усунення розбіжностей тлумачення дефініції транспортного засобу, можливо внесення наступних змін: або змінити назву статті на «Податок з легкових автомобілів», або розширити, відповідно, об'єкт оподаткування. Оскільки за об'єктом оподаткування залишилось ряд транспортних засобів, які є більш вартісними, а ніж легковий автомобіль.

Наприклад, в Іспанії даний податок зобов'язані сплачувати безпосередньо власники транспортних засобів (легкових автомобілів, фургонів, мопедів і мотоциклів, автобусів, вантажівок, тракторів, трейлерів та інших вантажних автотранспортних засобів), які підходять для пересування по державним дорогах, будь-якого класу і категорії, транспортний податок прив'язаний не до потужності двигуна, а до того, наскільки авто забруднює навколишнє середовище.

Тобто, автомобіль, що сприяє забрудненню навколишнього середовища в більшій мірі, буде обкладений більш істотним податковим тягарем. Автовласники в Іспанії не дуже задоволені даним нововведенням, оскільки наразі вони будуть змушені купувати більш нові і дорогі марки машин, оснащені більш «екологічним» двигуном. У Болгарії також оподатковуються всі транспортні засоби: легкові та вантажні автомобілі, причепа, автобуси, трактори, кораблі і пароплави, літаки та ін.

Кожен платник податків, за прикладом Франції, сплачує його несистематично, а лише при купівлі транспортного засобу. Величина податку залежить від потужності двигуна та викидів вуглекислого газу, тому придбаючи екологічну машину, платник податків Франції отримує від уряду певні пільги у формі знижок і субсидій. Автомобіль, у якому викиди вуглекислого газу значні, в державний бюджет щорічно доводиться сплачувати велику суму.

Згідно вимог податкового законодавства Туреччини транспортний податок визначається відповідно до коефіцієнта переоцінки, що залежить від рівня викидів вуглекислого газу, а також від віку та кількості місць. Коефіцієнт викидів збільшується або зменшується пропорційно обсягу потужності двигуна.

Данія вважається одним зі світових лідерів в області освоєння екологічно чистої енергії. Так, в Данії транспортний податок включений у вартість пального, але при покупці машини потрібно одноразово сплатити внесок у розмірі 108% від вартості автомобіля.

В Японії свої особливості, які полягають у тому, що чим важче машина, тим більше псується дорога, тобто від ваги автомобіля. Звісно, менше податкова ставка для власників електрокарів.

Таким чином, у всіх країнах світу робиться акцент на екологічному аспекті та залежить від кількох критеріїв.

Ставка транспортного податку в Україні є фіксованою, тому з розрахунку на календарний рік становить 25 000 грн за автомобіль, і не важливо у платника один автомобіль, який оподатковується чи ні. Отже,

якщо у платника податку кілька автомобілів, що підпадають під визначення об'єкту оподаткування, податок потрібно сплачувати за кожен автомобіль. Дуже цікавим є приклад Болгарії, де розмір сплати залежить від віку автомобіля та потужності двигуна автомобіля: чим автомобіль старше, тим розмір більше.

Належної уваги заслуговує твердження В. Данилишина, згідно з яким «сума українського транспортного податку, на тлі запропонованих реалій, є дуже близькою до податкових ставок у країнах Євросоюзу» [11].

Виходячи з приписів податкового законодавства ніяких винятків для платників транспортного податку не передбачено. Так, враховано всі особливості щодо його адміністрування. Однак, як зазначає М. Шаренко, що «іноді автосалон «іде назустріч» покупцю й умисно в індивідуальному порядку на свій страх та ризик зменшує собівартість бажаного покупцем авто, яке ще не перетнуло кордон України, тому в договорі купівлі-продажу авто може бути прописана сума, яка не підпадає під дію транспортного податку. Такі випадки в Україні є, але вони скоріше виключення із правил» [12, с. 145]. Звісно, феномен зловживання правом в податкових відносинах порушує стійкість бюджетної політики.

У своїх наукових працях, А. Нестеренко зазначає, що відповідно до норм ПК України фізичні особи сплачують транспортний податок передплатою за звітний рік у зв'язку з надсиланням їм повідомлення-рішення про сплату суми/сум податку до 1 липня звітного року, тому у випадку продажу автомобіля після сплати транспортного податку він не перераховується і поверненню не підлягає, а також новий власник автомобіля повторно сплатить транспортний податок з моменту придбання автомобіля [13, с. 150]. Разом з тим, законодавцем враховано дану прогалину в інституті оподаткування транспорту. Так, ст. 267.6.10 ПК України передбачає, що фізичні особи можуть звернутися до контролюючого органу для проведення звірки даних. У разі виявлення розбіжностей між даними контролюючих органів та даними, підтвердженими платником податку на підставі оригіналів відповідних документів (зокрема документів, що підтверджують право власності на об'єкт оподаткування, перехід права власності на об'єкт оподаткування), контролюючий орган за місцем реєстрації платника податку проводить перерахунок суми податку і надсилає (вручає) йому нове податкове повідомлення-рішення. Попереднє податкове повідомлення-рішення вважається скасованим (відкликаним) [1].

Як свідчить, зокрема, і судова практика, податковий орган виносить податкові повідомлення-рішення за відсутності правових підстав та всупереч нормам закону. Так, Харківський окружний адміністративний суд по справі №820/11337/15 скасував податкове повідомлення-рішення, оскільки автомобіль позивача викрадено у м. Запоріжжя, про що позивач звернувся з відповідною заявою до правоохоронних органів м. Запоріжжя. Згідно витягу з ЄРДР заяву позивача зареєстровано та внесено в ЄРДР 22.08.2015 р. за ч. 3 ст. 289 КК України. Суд зазначив, що у зв'язку з викраденням транспортного засобу, позивач був позбавлений об'єкту оподаткування, внаслідок чого розрахунок транспортного податку повинен бути здійснений по дату фактичного володіння транспортним засобом [14]. Даний висновок кореспондується з висновком Ю. Боднарука, який вказує, на те, що «П. 267.6.8 ст. 267 ПКУ передбачає можливість не сплачувати податок у разі незаконного заволодіння третьою особою легковим автомобілем за відповідний період; втім жоден нормативно-правовий акт не передбачають порядок оподаткування чи звільнення від нього (або застосування понижуючих коефіцієнтів при визначенні середньоринкової вартості) у разі значного відхилення фактичної ринкової вартості автомобіля від його середньоринкової вартості в результаті значного пошкодження в результаті ДТП, внаслідок зловмисних дій третіх осіб, впливу стихій чи інших подібних ситуацій; ПКУ закріплює, що у разі спливу п'ятирічного віку авто протягом звітного року податок сплачується за період з 1 січня цього року до початку місяця, наступного за місяцем, у якому вік такого автомобіля досяг (досягне) 5 років, та зазначає, «враховуючи, що форма свідоцтва про державну реєстрацію транспортного засобу не містить інформації про місяць випуску автомобіля (лише рік) – встановлення цього моменту також може викликати певні труднощі» [15, с. 95]. Щодо цього хочемо підкреслити, що форма свідоцтва про державну реєстрацію транспортного засобу іноді може містити рік та місяць виробництва, однак якщо ж зазначено лише рік, то транспортний засіб вважається випущеним 1 січня. Отже, з урахуванням викладеного, необхідно констатувати, що дії податкового органу порушують не тільки права і законні інтереси платника податків, а також і принципи, на яких будуються рішення Європейського Суду з прав людини, що слугують невід'ємною складовою принципу верховенства права, який постійно застосовується Європейським Судом з прав людини у своїх рішеннях. Крім того, ст. 267 ПК України передбачає виключний перелік випадків звільнення від сплати податку, але має певні прогалини.

Власне, слід акцентувати, що фізична особа, на відміну від юридичної не декларує транспортний податок, податковий орган самостійно робить розрахунок та надсилає податкове-повідомлення рішення платнику податку. Тобто після надходження податкового-повідомлення рішення, платник податків повинен його сплати. Однак, у разі не відправлення або не вручення податкового-повідомлення рішення щодо сплати податку, платник звільняється лише від відповідальності за несвоєчасну сплату. Жодним нормативно-правовими актами не передбачено надсилання повторно податкового-повідомлення рішення, або її копії.

Висновки:

На підставі проведеного аналізу можна зробити висновок, що транспортний податок не є достатньо ефективним оскільки, не дивлячись на ставку у 25 000 грн, надходження від нього щороку скорочуються. Зарубіжний досвід свідчить про доцільність урахування екологічної складової при побудові правового меха-

нізму транспортного податку. Однак, необхідно також враховувати те, що не весь зарубіжний досвід підходить для сучасних реалій нашої держави. Оскільки, впровадження екологічної складової в нашої державі повинно відбуватись поступово, тому що рівень життя більшості громадян країни не дозволяє замінити старий транспортний засіб на більш екологічний.

За наслідками даного дослідження, для усунення розбіжностей тлумачення дефініції транспортного засобу, запропоновано змінити назву статті 267 Податкового кодексу України на «Податок з легкових автомобілів», або розширити, відповідно, об'єкт оподаткування.

Список використаних джерел:

1. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 р. № 2755-VI. (дата оновлення 01.08.2021) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>
2. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV. (дата оновлення 01.08.2021) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#top>
3. Розрахунок середньоринкової вартості легкових автомобілів для цілей оподаткування транспортним податком. *Міністерство економіки України*: офіц. веб-сайт. URL: <https://www.me.gov.ua/Vehicles/CalculatePrice?lang=uk-UA>
4. Т. Мінка, В. Руденко Повноваження місцевої влади щодо справляння податків. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2019. № 4. URL: <https://visnik.dduvs.in.ua/wp-content/uploads/2020/02/4-19-ua/10.pdf>
5. Про Правила дорожнього руху: Постанова, Перелік, Правила від 10.10.2001 № 1306. Кабінет Міністрів України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>
6. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94- ВР / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text>
7. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2344-III / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>
8. 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/znpndps_2017_1_4
9. 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
10. С. Березовська 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/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)
11. Данилишин В.І. Транспортний податок: зарубіжний досвід та українські реалії. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2015. Вип. 3. С. 702–705.
12. Шаренко М. С. Правове регулювання транспортного податку в Україні. *Право і суспільство*. 2016. № 5. С. 144-146. URL: http://www.pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2016/5_2016/part_1/28.pdf
13. А. Нестеренко Майновий податок – транспортний податок як основа функціонування місцевих бюджетів в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2015. № 5. С. 149-151. URL: http://lsej.org.ua/5_2015/42.pdf
14. Постанова, Харківський окружний адміністративний суд 02 грудня 2015 р., судова справа № 820/11337/15. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/54010647>
15. Ю. Бондарук Про деякі проблемні питання оподаткування транспортним податком за новими правилами. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку держави та права в умовах євроінтеграції*. 2016. С. 93-96. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/5630/Bodnaruk%20Pro%20dejaki%20problemni%20pitannja%20opodatkuvannja.pdf?sequence=1&isAllowed=y>