

ФИНАНСОВОЕ И НАЛОГОВОЕ ПРАВО

УДК 347.73

ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО СУБ'ЄКТНОГО СКЛАДУ ПЛАТНИКІВ ЕКОЛОГІЧНОГО ПОДАТКУ

Владислав ВІНОГРАДОВ,
аспірант кафедри цивільного, адміністративного і фінансового права
Класичного приватного університету

SUMMARY

In the article the features of levying environmental tax in Ukraine in the study of foreign experience, found that vehicle taxation has an environmental focus and is dependent on the amount of CO₂ emissions into the atmosphere. Proved that the tax exemption environmental tax, persons engaged in the operation of mobile pollution sources is incorrect. Determined that the implementation of the mechanism of taxation environmental tax persons engaged in the operation of vehicles on the one hand will contribute to filling local budgets, and on the other – will allocate more funds to improve the environmental situation in Ukraine, as well as a separate region. Proposed to eliminate this confusion by making art. 240, 242, 249, 250 PC Ukraine.

Key words: environmental tax, taxpayers, object of taxation of mobile source pollution vehicles.

АНОТАЦІЯ

У статті досліджено особливості справляння екологічного податку в Україні. У процесі вивчення закордонного досвіду встановлено, що оподаткування транспортних засобів має екологічну спрямованість та залежить від обсягу викидів CO₂ в атмосферне повітря. Доведено, що звільнення від оподаткування екологічним податком осіб, що здійснюють експлуатацію пересувних джерел забруднення, є некоректним. Визначено, що запровадження механізму оподаткування екологічним податком осіб, що здійснюють експлуатацію транспортних засобів, з одного боку, сприятиме наповненню місцевих бюджетів, а з іншого – дозволить виділити більше коштів на покращення екологічної ситуації як в Україні, так і в окремому регіоні. Запропоновано усунути це непорозуміння шляхом внесення змін до статей 240, 242, 249, 250 Податкового Кодексу України.

Ключові слова: екологічний податок, платники податку, об'єкт оподаткування, пересувні джерела забруднення, транспортні засоби.

Актуальність теми дослідження. Сьогодні однією з найважливіших проблем сучасності для України є проблема збереження й ефективного використання природно-ресурсного потенціалу країни для забезпечення сталого розвитку економіки держави, безпечності та комфорту проживання її громадян.

Податковим кодексом (далі – ПК) України запроваджено справляння екологічного податку, прототипом якого була плата за забруднення навколишнього природного середовища. Першочерговим завданням законодавства про охорону навколишнього природного середовища було регулювання відносин у галузі охорони, використання та відтворення природних ресурсів, забезпечення екологічної безпеки, запобігання та ліквідація негативного впливу господарської та іншої діяльності на навколишнє природне середовище, збереження природних ресурсів, генетичного фонду живої природи, ландшафтів та інших природних комплексів, унікальних територій і природних об'єктів, пов'язаних з історико-культурною спадщиною (ст. 1 Закону «Про охорону навколишнього природного середовища») [1].

Хотілося б зазначити, що екологічні податки – це податки, пов'язані насамперед саме з охороною навколишнього природного середовища. Вони мають різну форму і часто по-різному називаються (поряд зі стандартним терміном taxes також використовуються charges, levies, fees, duties). Сьогодні екологічні податки практикуються більшістю країн Європейського союзу (далі – ЄС). Згідно з визначенням Європейського екологічного агентства (European Environmental Agency), екологічні податки можуть бути в широкому плані визначені як «всі податки, база справ-

ляння яких робить специфічний негативний вплив на навколишнє середовище» [2].

Екологічні платежі покликані покрити витрати на зниження рівня забруднення навколишнього середовища. На сьогодні майже всі країни Європи вже впровадили податкові пільги для власників екологічних транспортних засобів та посилили санкції для водіїв екологічно небезпечного автотранспорту. Активно застосовуються фінансові інструменти підтримки.

Метою застосування екологічних субсидій і заохочень є стимулювання розробки нових технологій для надання тимчасової підтримки тим господарюючим суб'єктам, характер діяльності яких носить екологоорієнтованого характер. Схеми відповідальності та компенсації мають на меті адекватне відшкодування наслідків діяльності, небезпечної для навколишнього середовища, а також покриття витрат на запобігання та відновлення збитку [3, с. 2].

Основною метою екологічних платежів є не поповнення державного бюджету, а стимулювання платника до позитивного з точки зору охорони навколишнього середовища поведіння.

Аналіз останніх досліджень. Дослідженню питання справляння податків і зборів в Україні присвячені праці багатьох вітчизняних науковців: Л. Воронової, Л. Касьяненко, І. Криницького, А. Кравчуна, М. Кучерявенко, В. Мельника, О. Орлюк, О. Покатаєвої, Н. Пришви, Л. Савченко, В. Федосова та ін. Зокрема, виділенню сучасних проблем обчислення та сплати транспортного податку, який на сьогодні запроваджено в Україні, приділили увагу вчені-юристи А. Несторенко, А. Овчаренко.

Але, незважаючи на велику кількість обговорень у наукових колах щодо справляння окремих видів податків та зборів, проблемам екологічного податку досить мало приділено уваги, що саме і обумовило актуальність обраної теми.

Метою статті є дослідження сучасного механізму справляння екологічного податку в Україні, виділення проблем, які заважають його реалізації, та пошук шляхів їх вирішення.

Виклад основного матеріалу. Відповідно до пп. 14.1.57 п. 14.1 ст. 14 ПК України екологічний податок є загальнодержавним обов'язковим платежем, що справляється з фактичних обсягів викидів у атмосферне повітря, у водні об'єкти забруднюючих речовин, розміщення відходів, фактичного обсягу радіоактивних відходів, що тимчасово зберігаються їх виробниками, фактичного обсягу утворених радіоактивних відходів та з фактичного обсягу радіоактивних відходів, накопичених до 1 квітня 2009 року [4].

Платниками екологічного податку є суб'єкти господарювання, юридичні особи, що не провадять господарську (підприємницьку) діяльність, бюджетні установи, громадські та інші підприємства, установи та організації, постійні представництва нерезидентів, під час провадження діяльності яких на території України і в межах її континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони здійснюються: викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами забруднення; викиди забруднюючих речовин безпосередньо у водні об'єкти; розміщення відходів (крім розміщення окремих видів (класів) відходів як вторинної сировини, що розміщуються на власних територіях (об'єктах) суб'єктів господарювання); створення радіоактивних відходів (включаючи вже накопичені); тимчасове зберігання радіоактивних відходів їх виробниками понад установлені особливими умовами ліцензії строк (п. 240.1 ст. 240 Податкового Кодексу України) [4].

Останнім часом екологічна ситуація в доквітлі як життєво важливому середовищі для існування людини залишається досить складною. Тільки протягом 2012 р. у повітряний басейн надійшло 6821,1 млн т забруднювальних речовин, тобто на 143,1 тис. т більше, ніж у 2010 році, та на 378,2 тис. т більше, ніж у 2009 році [5].

Щодо викидів забруднюючих речовин у повітря за видами джерел забруднення, то слід відзначити, що спостерігалось дуже повільне зменшення викидів стаціонарними джерелами забруднення. Так, якщо в 2011 році в атмосферне повітря надійшло 4374,6 млн т забруднюючих речовин, то в 2012 році цей показник склав 4335,3 млн т, що менше лише на 0,9% у порівнянні з попереднім роком, а в 2013 році – 4295,1 млн т (зменшення відбулося на 1%). Але спостерігається суттєве зростання викидів забруднюючих речовин у повітря від пересувних джерел забруднення (у 2014 році – 3190,4 млн т, що більше на 31,6% у порівнянні з 2013 роком) [6]. Така ситуація пояснюється масовим переселенням мешканців областей, де проводиться антитерористична операція, на територію інших регіонів України.

У процесі експлуатації пересувних джерел забруднення, зокрема автомобільного, залізничного, авіаційного, річкового та морського транспорту, в атмосферне повітря потрапляють забруднюючі речовини, серед яких оксид вуглецю, діоксид азоту, діоксид сірки, метан, неметанові легкі органічні сполуки, аміак, сажа, бенз(а)пірен, діоксид вуглецю, які утворюються під час роботи двигунів транспортних засобів.

Стосовно діоксиду вуглецю (CO₂), який у найбільшій кількості потрапляє в атмосферне повітря від пересувних джерел забруднення (27 813 109 т, а 1 996 237 т складають усі інші шкідливі речовини) [7], слід зазначити що надмірна його концентрація в повітрі може призводити до

негативних змін в крові та ДНК людини. Діоксид вуглецю (вуглекислий газ) навіть у низьких концентраціях негативно впливає на клітинну мембрану людини і може приводити до таких біохімічних змін в організмі, як збільшення парціального тиску кисню у крові людини, збільшення концентрації іонів бікарбонату, ацидоз тощо; це, у свою чергу, призводить до гіпоксії та загибелі людини [8].

Проте, незважаючи на негативний вплив на організм людини шкідливих речовин, що надходять в атмосферне повітря від експлуатації пересувних джерел забруднення, на сьогодні суб'єктний склад платників суттєво зружено. У грудні 2014 року був прийнятий Закон «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи», яким скасовано п. 240.2 ст. 240 ПК України, відповідно до якого платниками податку також були громадяни України, іноземці та особи без громадянства, які здійснюють викиди забруднюючих речовин в атмосферу пересувними джерелами забруднення у разі використання ними палива [9].

Такий крок насамперед може спричинити суттєве зменшення надходжень до бюджетів від екологічного податку, особливо враховуючи те, що Законом «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо реформи міжбюджетних відносин» було внесено зміни до п. 2 ст. 29 Бюджетного кодексу (далі – БК) України щодо віднесення до доходів Державного бюджету України екологічного податку у розмірі лише 20%. Відповідно до п. 1 ч. 43 ст. 64 БК України та п. 1 ч. 33 ст. 66 БК України, 25% екологічного податку зараховується до бюджетів міст республіканського та обласного значення, 80% – до бюджетів міст Києва та Севастополя, 55% – до бюджету Автономної Республіки Крим та обласних бюджетів [10].

На сьогодні оподаткування транспортних засобів взагалі не залежить від об'єму, потужності двигуна та кількості викидів шкідливих речовин в атмосферне повітря. Вважаємо такий підхід законодавця не зовсім коректним.

Зробимо дослідження оподаткування транспортних засобів в інших країнах світу. Так, на сьогодні в багатьох країнах світу за допомогою податку влади регулюють транспортну ситуацію. У багатьох європейських державах, де останнім часом велике значення приділяється екології, розмір податку залежить саме від обсягу шкідливих викидів.

Встановлюючи податкову базу з транспортного податку на підставі викиду вуглекислого газу в атмосферу, можна безпосередньо впливати не тільки на екологічну ситуацію, а й на темпи науково-технічного прогресу в галузі автомобілебудування, стимулюючи автовласників до придбання більш економічних і екологічно чистих автомобілів, а автовиробників – до впровадження новітніх розробок, що дозволяють знизити негативний вплив транспорту на навколишнє середовище. Збори, засновані на обсязі викидів CO₂, діють, наприклад, у Німеччині та Франції [11, с. 46].

В Іспанії уряд стимулює продажі екологічно чистого виду транспорту. Якщо транспортний засіб викидає в атмосферне повітря менше 120 грамів вуглекислого газу на кілометр пробігу, то власник такого засобу не повинен сплачувати податок. Власник транспортного засобу з бензиновим двигуном об'ємом 1 600 куб. см повинен сплачувати до бюджету близько 7% вартості такого засобу, а великогабаритні засоби оподатковуються за ставкою 14,75% від їх базової вартості, тому що вважаються найбільш екологічно шкідливими [12].

Аналогічна податкова політика проводиться у Латвійській Республіці. Ставка податку на легкові автомобілі та мотоцикли встановлюється в залежності від кількості здійснених автомобілем викидів у атмосферне

повітря. На автомобіль з кількістю викидів двоокису вуглеводу до 120 грамів на один кілометр – 0,3 лата за кожний грам на один кілометр, від 121 до 170 грамів – 1 лат, від 171 до 220 грамів – 1,5 латів, а понад 350 грамів – 5 латів. Але ставка податку залежить і від віку транспортного засобу. Так, на транспортний засіб віком до двох роки діє ставка 150 латів, до трьох років – 125 латів, до восьми років – 80 латів. Але якщо транспортному засобу понад вісім років, то ставка починає зростати: для засобів до 14 років – 150 латів, до 18 років – 230 латів, до 25 років – 250 латів. Розрахунок податку здійснюється шляхом додавання цих двох видів ставок [13]. Така велика різниця рівня податку в залежності від віку транспортного засобу пояснюється здатністю таких засобів завдати шкоди навколишньому середовищу у зв'язку з великою кількістю викидів в атмосферне повітря двоокису вуглецю.

Проте у Латвійській Республіці існує і податок на природні ресурси, платниками якого є особи, що перший раз реєструють на території країни зношені транспортні засоби (ч. 1 п. 5, ст. 3 Закону ЛР «Про природні ресурси») [14]. Але вважаємо, що ця норма потребує доопрацювання, тому що не зрозуміло, як враховується ступінь зносу цих засобів та як саме відбувається оподаткування в разі встановлення такого факту.

Протягом декількох років Уряд Російської Федерації намагається трансформувати транспортний податок з урахуванням його екологічної складової, виходячи з об'єму двигуна, із застосуванням підвищувальних та знижувальних коефіцієнтів, які б враховували екологічний клас двигуна, якість використовуваного палива та вік транспортно-го засобу.

Було запропоновано для автомобілів, що відповідають стандарту нижче «Євро-2», встановити коефіцієнт 2, для транспортних засобів стандарту «Євро-2» – 1,6, для класу «Євро-3» – 1,2, для класу «Євро-4» – 1, для класу «Євро-5» – 0,7 [15].

М. Березін запропонував нову систему оподаткування транспортних засобів, яка формується на основі використання двох базових варіантів.

Перший варіант модернізації транспортного податку може бути побудований на принципі відшкодування (компенсації) шкоди, завданої дорожньому покриттю як суспільно значущому об'єкту під час експлуатації транспортного засобу. Такий підхід буде враховувати ступінь забруднення повітря шкідливими речовинами, що містяться у вихлипних газах, з урахуванням оцінки їх впливу на забруднення навколишнього природного середовища. Його позиція мотивується тим, що на сьогодні нафтопереробна промисловість у багатьох країнах СНД не готова до виробництва бензину високого очищення («Євро-4» і «Євро-5»).

Другий підхід ґрунтується на визнанні в якості нових характеристик об'єкта оподаткування маси транспортного засобу, бо саме від цього залежить вплив транспортного засобу на дорожнє полотно.

Третій підхід враховує вартість транспортного засобу, від якої залежить комфортність та екологічний клас автомобіля, що, у свою чергу, дозволяє диференціювати платників податку в залежності від майнового стану [16].

Вважаємо досить слушними пропозиції автора, але третій підхід більше спрямований на підтримку соціально незахищених верств населення та має усі ознаки податку на розкіш. На сьогодні в Україні запроваджено податок на майно, який складається з податку на нерухоме майно, відмінне від земельної ділянки; транспортного податку та плати за землю (п. 265.1 ст. 265 ПК України [4]), який є прототипом такого податку.

Але предметом дослідження даної статті є екологічна ситуація в країні, тому більш доцільним є запроваджен-

ня першого або другого підходу, які будуть підтримувати екологічну безпеку в країні. Адже від потужності двигуна залежать обсяг викидів в атмосферне повітря та ступінь впливу на навколишнє природне середовище.

Екологічну спрямованість мають і спеціальні реєстраційні збори на транспортні засоби, рівень яких залежить від стандартів палива. Реєстраційний збір сплачується в десяти країнах ЄС, його розмір залежить від вартості автомобіля, потужності двигуна, питомої витрати палива, нормативів викидів або комбінації цих факторів. Найпростіша схема нарахування збору у Данії – пропорційно ціні. В Австрії збір залежить від питомої витрати палива [17].

Висновки. Отже, дослідивши порядок оподаткування транспортних засобів в інших країнах світу для покращення екологічної складової, можемо зробити наступні висновки.

По-перше, в процесі експлуатації пересувних джерел забруднення (автомобільного, залізничного, авіаційного, річкового та морського транспорту) в атмосферне повітря потрапляють шкідливі забруднюючі речовини, зокрема оксид вуглецю, діоксид азоту, діоксид сірки, метан, неметанові легкі органічні сполуки, аміак, сажа, бенз(а)пірен, діоксид вуглецю. Тому звільнення від оподаткування екологічним податком осіб, що здійснюють експлуатацію таких засобів, є некоректним.

По-друге, у багатьох країнах світу передбачене оподаткування транспортних засобів, що має екологічну спрямованість та залежить від обсягу викидів CO₂ в атмосферне повітря.

По-третє, запровадження механізму оподаткування екологічним податком осіб, що здійснюють експлуатацію транспортних засобів, з одного боку, сприяло би наповненню місцевих бюджетів, оскільки значна частина коштів від цього податку зраховується саме до місцевих бюджетів, а з іншого – дозволило би більше коштів виділити на покращення екологічної ситуації.

По-четверте, на кінець 2014 року, за даними Державного комітету статистики України, налічувалося автомобілів у 3 448 72 домогосподарствах [6]. До того ж, за даними експертів, рівень автомобілізації у Києві становить 213 автомобілів на 1000 осіб [18]. Такі показники говорять про досить велику кількість пересувних джерел забруднення у власності фізичних осіб, що свідчить про доцільність внесення змін до суб'єктного складу платників екологічного податку шляхом доповнення фізичними особами, які реєструють транспортні засоби в Україні. Але вважаємо, що, крім фізичних осіб, доцільно зобов'язати сплачувати цей податок і юридичних осіб.

Механізм сплати екологічного податку через податкових агентів (до яких належали суб'єкти господарювання, що здійснювали торгівлю та/або ввезення палива на митну територію України), на думку автора, був некоректним. Платником податку повинна бути особа, яка експлуатує транспортний засіб.

Дослідивши порядок оподаткування транспортних засобів в інших країнах світу, пропонуємо внесення змін до ст. 240 ПК України, доповнивши її пунктом 240.2, який треба викласти в такій редакції:

Стаття 240. Платники податку.

240.2. Платниками податку є суб'єкти господарювання, юридичні особи, бюджетні установи, громадські та інші підприємства, установи та організації, постійні представництва нерезидентів, а також громадяни України, іноземці та особи без громадянства, які здійснюють реєстрацію в Україні транспортних засобів, що є об'єктом оподаткування відповідно до ст. 242 цього Кодексу.

Для чіткого визначення бази оподаткування пропонується доповнити п. 242.1 ст. 242 ПК України підпунктом 242.1.7, який треба викласти в такій редакції:

Стаття 242. Об'єкт та база оподаткування.

242.1. Об'єктом оподаткування є:

242.1.7 колісні транспортні засоби, крім:

а) транспортних засобів, що закріплені на праві оперативного управління за військовими частинами, військовими навчальними закладами, установами та організаціями Збройних Сил України, які повністю утримуються за рахунок бюджету;

б) транспортних засобів, що закріплені на праві оперативного управління за військовими формуваннями головного органу в системі центральних органів виконавчої влади у сфері охорони громадського порядку, забезпечення громадської безпеки, безпеки дорожнього руху, які повністю утримуються за рахунок бюджету;

в) транспортних засобів, що закріплені на праві оперативного управління за підрозділами служби цивільного захисту населення, які повністю утримуються за рахунок бюджету;

г) транспортних засобів вантажних, самохідних, що використовуються на заводах, складах, у портах та аеропортах для перевезення вантажів на короткі відстані, – товарна позиція 8709 згідно з УКТ ЗЕД;

г) транспортних засобів швидкої медичної допомоги;

д) причепів (напівпричепів);

е) велосипедів.

Щодо порядку обчислення екологічного податку з пересувних джерел забруднення, то пропонуємо доповнити ст. 249 ПК України пунктом 249.8, який треба викласти у наступній редакції:

Стаття 249. Порядок обчислення податку.

249.8 Для розрахунку екологічного податку платникам, що визначені в п. 240.2 ст. 242 цього Кодексу, необхідно використовувати кількість викидів діоксиду вуглецю (CO²), яка зазначена в сертифікаті про затвердження типу транспортного засобу або інших документах, що видаються для реєстрації таких засобів.

У випадку, якщо документи із зазначенням кількості викидів діоксиду вуглецю (CO²) не представлені, при розрахунку податку використовується кількість викидів діоксиду вуглецю (CO²), яка в установленому Кабінетом міністрів України порядку розраховується за розробленою формулою з використанням показників максимальної потужності двигуна і власної маси автомобіля.

Відповідно, Кабінету Міністрів України потрібно буде розробити такий порядок. Сплату податку, вважаємо, доцільно здійснювати до дня або в день здійснення реєстрації транспортних засобів.

По-п'яте, аналіз чинного законодавства щодо справляння екологічного податку свідчить про виключення зі складу платників податку фізичних осіб, адже у п. 240.1, ст. 240 ПК України в якості платників екологічного податку визначено лише суб'єктів господарювання – юридичних осіб, хоча викиди забруднюючих речовин у атмосферне повітря та у водні об'єкти стаціонарними джерелами забруднення можуть здійснювати і фізичні особи – підприємці.

Отже, вважаємо за необхідне розширити суб'єктний склад платників податків, включивши саме фізичних осіб – підприємців.

Список використаної літератури:

1. Про охорону навколишнього природного середовища : Закон України від 25.06.1991 р. № 1264–ХІІ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1264-12&p=1297235890149088>.

2. Экологические налоги [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://ru.wikipedia.org/wiki/>.

3. Баширова А. Экологизация налоговой системы как инструмент модернизации региональной экономики / А. Баширова // Россия: тенденции и перспективы развития, Москва. – 2014. – № 9 (2). – С. 565–567.

4. Податковий кодекс України (зі змінами та доповненнями) : Закон України від 02.12.2010 р. № 2755-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>.

5. Аналітична доповідь «Довкілля України у 2012 році» : статистичний збірник [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2012/ns_rik/analit/arhiv.htm.

6. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.

7. Викиди забруднюючих речовин та парникових газів у атмосферу від пересувних джерел забруднення у 2014 році : статистичний бюлетень. – К., 2015. – 48 с. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.

8. Здоровье человека и углекислый газ (CO₂) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.enontek.ru/CO2/zdorove-cheloveka>.

9. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи : Закон України від 28.12.2014 р. № 71-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/71-19/paran1474#n1474>.

10. Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо реформи міжбюджетних відносин : Закон України від 28.12.2014 р. №79-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/79-19/print1433741735211101>.

11. Дубских В. Практика исчисления транспортного налога в России и за рубежом / В. Дубских, Е. Кот. // Международный бухгалтерский учет. – 2011. – № 3. – С. 41–48.

12. Гасюк А. Померитесь лошадиными силами / А. Гасюк, З. Гельман, П. Голуб, П. Дульман, В. Прокофьев, Е. Соловьев // Российская газета. Федеральный выпуск. – 20 ноября 2009. – № 5045 (221). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rg.ru/2009/11/20/nalog-avto-site.html>.

13. О налоге на легковые автомобили и мотоциклы : Закон Латвийской Республики от 14.11.2003 г. (в редакции 21.12.2009 г.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.baltikon.lv/uploaded_fales/z_nlam-2010ru.pdf.

14. Про природні ресурси : Закон Латвійської Республіки від 29.12.2005 р. (у редакції 30.06.2009 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.baltikon.lv/uploaded_fales/z_npr-2009.pdf.

15. Зенчев К. Пути реформирования транспортного налога с физических лиц / К. Зенчев, Н. Чернявская [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://sibac.info/index.php/2009-07-01-10-21-16/7553-2013-04-29-00-24-25>.

16. Березин М. Развитие системы налогообложения имущества в Российской Федерации: теория, методология, практика / М. Березин // автореф. дис. ... д-ра экон. наук : спец. 08.00.10 : Российский эконом. универ. им. Плеханова, Москва. – 2011. – 43 с. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://economy-lib.com/razvitie-sistemy-nalogooblozheniya-imushchestva-v-rossiyskoy-federatsii#ixzz3ASmW0h5p>.

17. Есина Е. Поиск дополнительных источников бюджетных доходов с целью формирования финансовых ресурсов для обеспечения экологической безопасности Российской Федерации / Е. Есина [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://naukovedenie.ru/?id=182>.

18. Дослідження показало реальну кількість автомобілів у Києві [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://nv.ua/ukr/techno/auto/doslidzhennja-pokazalo-realnu-kilkist-avtomobiliv-v-kijevi-73121.html>.