

## ТРАНСПОРТНИЙ ПОДАТОК В УКРАЇНІ: СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ

### TRANSPORT TAX IN UKRAINE: STATE AND PROSPECTS

Овчаренко А.С.,

кандидат юридичних наук,

асистент кафедри фінансового права

Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого

У статті визначено окремі питання запровадження нового місцевого податку – транспортного податку – в контексті європейського досвіду справляння такого виду податків. Аналізується правовий механізм зазначеного податку, а також досліджуються перспективи розширення переліку об'єктів цього податку. Крім того, звертається увага на додержання принципу рівності й соціальної справедливості при запровадженні зазначеного податку, аналізуються перспективи запровадження в Україні «податку на розкіш».

**Ключові слова:** транспортний податок, об'єкт оподаткування, принцип справедливості, майно, податок на розкіш.

В статье рассмотрены основные вопросы введения нового местного налога – транспортного налога – в контексте европейского опыта взимания такого вида налогов. Анализируется правовой механизм указанного налога, а также исследуются перспективы расширения перечня объектов этого налога. Кроме того, обращается внимание на соблюдение принципа равенства и социальной справедливости при введении данного налога, анализируются перспективы введения в Украине «налога на роскошь».

**Ключевые слова:** транспортный налог, объект налогообложения, принцип справедливости, имущество, налог на роскошь.

The article outlines some of the imposition of new local tax – transport tax in the context of European taxation experience. The author analyzes the legal mechanics and explores the prospects for expanding due to additions to the list of tax objects. Particular attention is paid to the problems of principle of equality and social justice, analyzes prospects of imposition "luxury tax" in Ukraine.

**Key words:** transport tax, tax object, principle of equity, property, luxury tax.

**Постановка проблеми.** Реформування законодавчої бази у сфері оподаткування має відображати традиції чинної податкової системи країни та відповідати європейським тенденціям розвитку податкових систем. Податкова політика держави повинна бути спрямована на побудову стабільної податкової системи, збалансованого співвідношення фіскальної й стимулювальної функцій податків, а запровадження нових податків і визначення їх правового механізму має відповідати певним засадам-принципам.

**Стан дослідження.** Проблема оподаткування такого виду майна, як транспортні засоби, в Україні на сьогодні достатньо не відбита в наукових розробках. Комплексних праць, присвячених аналізу правового механізму транспортного податку, який нещодавно з'явився в податковій системі України, або перспективних майнових податків, на рівні окремих монографій немає. На теоретичному рівні відсутній єдиний підхід до використання понятійного апарату щодо оподаткування транспортних засобів. Розвиток теоретичних засад дослідження майнового оподаткування пов'язаний з іменами таких українських науковців, як І.Є. Криницький, М.П. Кучерявенко, С.С. Хорошаєв.

**Метою статті** є дослідження основних питань запровадження нового місцевого податку – транспортного податку, аналіз правового механізму зазначеного податку, а також дослідження перспектив розширення об'єктів оподаткування цим податком. Крім того, звертається увага на додержання принципу рівності й соціальної справедливості при запровадженні зазначеного податку, аналізуються перспективи введення в Україні «податку на розкіш».

**Виклад основного матеріалу.** Законом України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи» від 28.12.2014 р. № 71-VIII було запроваджено новий місцевий податок у складі податку на майно – транспортний податок [1]. Його правовий механізм визначено у ст. 267 Податкового кодексу України (далі – ПК України). Так, платниками транспортного податку є фізичні та юридичні особи, у тому числі нерезиденти, які мають зареєстровані в Україні згідно з чинним законодавством власні легкові автомобілі, що використовувалися до 5 років і мають об'єм циліндрів двигуна понад 3 000 куб. см [1].

Оподаткування власників транспортних засобів за часів незалежності в Україні зазнавало кількох радикальних змін. До прийняття ПК України тривалий час справлявся податок із власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів. Нормативним актом, що визначав правовий механізм цього податку, був Закон України «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів» [2]. Із прийняттям ПК України податок із власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів як майновий податок було скасовано й уведено в дію інший платіж – збір за першу реєстрацію транспортних засобів. Зазначений збір сплачувався одноразово юридичними та фізичними особами, які здійснювали першу реєстрацію в Україні транспортних засобів, при цьому перелік останніх був досить широким і включав як наземні транспортні засоби, так водні й повітряні судна. Обмеження обов'язку сплати зазначеного податку одноразовою сплатою при першій реєстрації транспортних засобів із класичного майнового податку перетворив цей платіж на збір за першу реєстрацію транспортного засобу. Адже однією з ознак майнового податку є періодичність, що передбачає його сплату протягом усього періоду перебування об'єкта оподаткування у власності платника податку. Окремого майнового податку, який сплачувався б систематично власниками транспортних засобів, до 2015 р. запроваджено не було.

Далі перейдімо до характеристики правового механізму чинного на сьогодні в Україні транспортного податку. Щодо формування податкового обов'язку суттєвими є два елементи правового механізму податку: платник податку й об'єкт оподаткування. Вони визначають підстави для оподаткування, відповідають на питання, на кого та з приводу чого покладається податковий обов'язок щодо конкретного податку. Саме об'єкт оподаткування, пов'язаний із платником податку або його діяльністю, вимагає реалізації всіх складових податкового обов'язку. Відповідно до ст. 267.1.1 ПК України, платниками транспортного податку є фізичні та юридичні особи, у тому числі нерезиденти, які мають зареєстровані в Україні згідно з чинним законодавством власні легкові автомобілі, що є об'єктами оподаткування, згідно зі ст. 267.2.1 ПК України, об'єктом

оподаткування є легкові автомобілі, які використовувалися до 5 років і мають об'єм циліндрів двигуна понад 3 000 куб. см [1].

Під час характеристики правового механізму транспортного податку не можна обійти увагою такий розрахунковий елемент, що є похідним від об'єкта оподаткування та зумовлюється його властивостями, – база оподаткування. За зауваженням класика фінансового права С.Д. Ципкіна, для обчислення суми податку варто встановити не тільки об'єкт оподаткування, а й те, з якої частини об'єкта оподаткування обчислюється податок [3, с. 60]. Для того щоб визначити таку частину об'єкта, треба спочатку з'ясувати параметр (масштаб), за яким можна виміряти об'єкт з метою встановлення розміру суми податку, що має бути сплачена платником податку, а також встановити одиницю виміру такого масштабу. Елементом правового механізму податку, що безпосередньо стосується об'єкта і є його частиною, вважається база оподаткування.

Відповідно до ст. 23 ПК України, базою оподаткування визнаються конкретні вартісні, фізичні або інші характеристики певного об'єкта оподаткування [4]. База оподаткування – це фізичне, вартісне чи інше характерне вираження об'єкта оподаткування, до якого застосовується податкова ставка і який використовується для визначення розміру податкового зобов'язання. Згідно зі ст. 267.3.1 ПК України, базою оподаткування є легковий автомобіль, що є об'єктом оподаткування [1]. Як бачимо, при визначенні бази оподаткування не взято до уваги фізичне, вартісне чи інше характерне вираження об'єкта оподаткування, крім лише кількості транспортного засобу. У ст. 267.4 ПК України визначено абсолютну (специфічну) ставку транспортного податку, що становить 25 000 грн за кожен легковий автомобіль, що є об'єктом оподаткування. Такий спрощений підхід до визначення бази нівелює відмінності між автомобілями з об'ємом циліндрів двигуна 3 000 куб. см і, наприклад, 5 000 куб. см.

Крім того, сама побудова статей, що регулюють правовий механізм зазначеного податку, є недосконалою. Так, ПК України не містить поняття «транспортний засіб» або «легковий автомобіль». Понятійний апарат у цій сфері визначено Законом України «Про автомобільний транспорт». Відповідно до ч. 4 ст. 1 Закону України «Про автомобільний транспорт», автомобільний транспортний засіб – колісний транспортний засіб (автобус, вантажний і легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій. Згідно з ч. 6 ст. 1 зазначеного Закону, автомобіль легковий – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів із кількістю місць для сидіння не більше ніж дев'ять із місцем водія включно [5].

Логічно було б при визначенні об'єктів оподаткування керуватися, наприклад, термінологією ст. 14 ПК України (у разі внесення відповідних змін), а також відповідними товарними позиціями Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності (УКТ ЗЕД), що дало б змогу виключити неоднозначне тлумачення під час практичного застосування норм ПК України.

З огляду на визначення понять у цій сфері назва платежу «Транспортний податок» не відображає його суті, адже до кола об'єктів не входять ніякі транспортні засоби, окрім легкових автомобілів, які використовувалися до 5 років і мають об'єм циліндрів двигуна понад 3 000 куб. см. Уважасмо такий спрощений підхід до оподаткування транспортних засобів і звуження об'єкта цього податку лише до певного кола легкових автомобілів, а бази – до самого автомобіля таким, що порушує основні засади податкового законодавства України й не відповідає загальноєвропейським тенденціям оподаткування транспортних засобів.

При виборі об'єктів оподаткування та їх правовому регулюванні законодавець повинен керуватися певними принципами. Одним із основних принципів, на яких ґрунтується податкове законодавство України, є соціальна справедливість – установа податків і зборів відповідно до платоспроможності платників податків [4]. Проблема забезпечення справедливості в оподаткуванні є однією з частин загальної проблеми соціальної справедливості в економічних відносинах. Ідея справедливості в оподаткуванні зародилася з моменту виникнення самих податків. Однак до сьогодні поняття податкової справедливості залишається найменш усталеним і дискусійним. Дискусійність проблеми справедливості оподаткування зумовлена крайньою суб'єктивністю ідеї справедливості загалом, а також різним розумінням її можливими та неможливими верствами населення. Історія оподаткування й теорії податків свідчить, що поняття податкової справедливості мало зовсім різний зміст на різних стадіях розвитку суспільства.

Принцип справедливості є основою для всіх сучасних принципів оподаткування. Останні покликані формувати податкову систему, що відповідає вимозі справедливості. Поняття справедливості в оподаткуванні не стабільне, знає змін у зв'язку зі змінами в соціально-політичних процесах. Ще на початку ХХ ст. С.І. Лловайський писав: «Що стосується поняття справедливості податків, то воно є відносним, і у сфері податків те, що одному видається справедливим, іншому може здаватися вищою несправедливістю. Справедливість у широкому сенсі містить у собі всі релігійні, моральні та правові вимоги, причому найбільшою суб'єктивністю відрізняються релігійні й моральні погляди, а тому в питанні про справедливість податків варто керуватися переважно правовими засадами» [6, с. 160]. Далі С.І. Лловайський зазначав: «Справедливість вимагає, щоб у сплаті податків брали участь усі приватні господарства в державі і щоб податки відповідали майновій спроможності платників. При цьому потрібно зауважити, що абсолютна справедливість у розподілі податків, як і загалом, недосяжна; але це не звільняє від обов'язку прагнути до можливої справедливості, і які б справедливі податки не були, завжди буде можливим зробити їх ще більш справедливими. У цьому стосунку завжди буде відкрито великий простір і для вчених, і для практиків» [6, с. 161].

При розгляді проблеми справедливості, а також забезпечення однократності оподаткування виникає досить складне питання про взаємозв'язок прибуткового та майнового оподаткування фізичних осіб, оскільки майно придбається за рахунок доходів, із яких уже сплачено податки. Однократність оподаткування розглядається в літературі як принцип, згідно з яким один і той самий об'єкт оподаткування може оподатковуватися податком одного виду тільки один раз за певний період [7, с. 53]. З метою дотримання принципу однократності оподаткування й недопущення подвійного оподаткування визначальний характер має класифікація податків з огляду на види об'єкта оподаткування. Так, подвійне оподаткування має місце, коли один і той самий платник податку оподатковується з приводу одного об'єкта оподаткування кількома податками одного виду або одним податком кілька разів за один податковий період.

На власника автомобіля, що є об'єктом оподаткування транспортним податком, може бути покладено обов'язок сплачувати й інші податки. Наприклад, дохід від продажу такого транспортного засобу є складовою об'єкта оподаткування податком на доходи фізичних осіб, де базою оподаткування буде вартість транспортного засобу. Проте податок із доходів фізичних осіб належить до іншого виду податків, згідно з критерієм родового об'єкта оподаткування, – податків на доходи, об'єктом оподаткування в цьому випадку є не сам транспортний засіб, а дохід від продажу.

Система майнових податків у своєму правовому механізмі містить досить ефективні елементи для реалізації принципу справедливості, соціальної й регулювальної функцій податків, наприклад звільнення від оподаткування певних категорій платників, виключення з оподаткування окремих видів або частини майна, застосування диференційованих ставок податку.

Так, у європейській практиці оподаткування транспортних засобів є певні тенденції, у яких відображається прагнення законодавця реалізувати принцип соціальної справедливості майнового оподаткування та вдалого поєднання фіскальної й стимулювальної функцій майнових податків. Головна з цих тенденцій – стимулювати власників транспортних засобів придбавати автомобілі з найменшим впливом на навколишнє середовище або дорожнє покриття, у зв'язку із чим як база оподаткування використовуються такі параметри транспортного засобу, як обсяг викидів вуглекислого газу, об'єм або потужність двигуна, маса.

Особливістю правового механізму цього податку є високий рівень деталізації об'єктів і баз оподаткування (термін використання, типи транспортних засобів, потужність, обсяг циліндрів двигуна, довжина, маса тощо). Ще однією особливістю правового механізму транспортного податку в європейських країнах є застосування кількох видів баз і масштабів оподаткування (об'єм циліндрів двигуна, потужність двигуна й довжина транспортного засобу), а також зумовленість бази та масштабу оподаткування видом об'єкта оподаткування. Наприклад, для таких видів транспортних засобів, як автомобілі, трактори, мотоцикли (мопеди), велосипеди з двигуном, найчастіше базою оподаткування є об'єм циліндрів двигуна; а для транспортних засобів з електродвигунами – потужність двигуна, для водних транспортних засобів – довжина такого засобу. Так, для такого об'єкта транспортного податку, як автомобіль, у податковому законодавстві країн світу використовуються різні бази. Наприклад, у Франції, Італії, Бельгії – потужність двигуна автомобіля, у Нідерландах, Китаї та Японії – вага автомобіля, у Німеччині – об'єм робочих циліндрів двигуна [8, с. 46; 9, с. 203; 10, с. 121; 11].

Інша тенденція оподаткування транспортних засобів – прогресивне оподаткування власників транспортних засобів за умови використання як бази оподаткування вартості транспортного засобу. У цьому випадку оподаткування власників має не природоохоронні та стимулювальні функції, а має на меті поповнення дохідної частини бюджету за рахунок оподаткування «предметів розкошу», володіння товарами немасового попиту.

З огляду на те, що український законодавець вибрав як об'єкт оподаткування лише певний вид транспортного засобу з конкретними параметрами двигуна і строку використання, можна зробити висновок, що метою запровадження зазначеного податку є поповнення дохідних частин місцевих бюджетів за рахунок оподаткування власників «предметів розкошу». Проте виділення як «розкішних» транспортних засобів лише легкових автомобілів, що використовувалися до 5 років і мають об'єм циліндрів двигуна понад 3 000 куб. см, порушує принцип справедливості й суперечить сутності оподаткування «предметів розкоші». Адаже поза об'єктами цього податку залишилася низка транспортних засобів, які є більш коштовними за автомобілі, крім того, такий критерій автомобіля, як об'єм циліндрів двигуна і строк його використання, не є об'єктивним показником цінності автомобіля.

Логічно, що єдиним об'єктивним показником цінності транспортного засобу є його оцінна вартість. Проте використання вартості як бази оподаткування ускладнює адміністрування податку. Якщо законодавець відійшов від використання вартості як бази оподаткування транспортного засобу, утілення ідеї оподаткування «товарів розкошу» та прагнення до втілення принципу справедливості в майновому оподаткуванні, варто реалізувати за рахунок

розширення переліку видів об'єктів оподаткування транспортного податку й відповідним корегуванням ставок податку залежно від виду транспортного засобу та його технічних характеристик. Тому вважаємо, якщо базою оподаткування не є вартість, потрібно використовувати таку характеристику транспортного засобу з двигуном, як обсяг циліндрів двигуна. Цей параметр зафіксований у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу (технічному паспорті) й формує загальне уявлення про тип автомобіля, його вагу та, відповідно, вплив автомобіля на дорожнє покриття. У свою чергу, екологічні норми (згідно з технічними регламентами й національними стандартами), яким відповідає автомобіль, і строк експлуатації автомобіля можуть впливати на визначення розміру податку шляхом застосування системи пільг при оподаткуванні.

Варто зазначити, що ідея оподаткування «предметів розкоші» в Україні не нова, адже в Верховній Раді України ще з 2012 р. було зареєстровано низку законопроектів, що передбачали оподаткування окремих транспортних засобів, які можуть бути зарахованими до «предметів розкоші», проте всі вони були зняті з розгляду й відхилені. Наприклад, законопроектом «Про внесення змін до Податкового кодексу України (щодо встановлення нових ставок податку з доходів фізичних осіб та оподаткування окремих транспортних засобів, що можуть бути віднесені до предметів розкоші)» пропонувалося зарахувати до об'єктів оподаткування легкові автомобілі з об'ємом циліндрів двигуна понад 3 510 куб. см; мотоцикли з об'ємом циліндрів двигуна понад 800 куб. см; судна (яхти й інші плавучі засоби для дозвілля або спорту, зазначені в товарній позиції 8903, згідно з УКТ ЗЕД), зареєстровані в Державному судновому реєстрі України або в Судновій книзі України, оснащені стаціонарним або підвісним двигуном (двигунами) потужністю понад 55 кВт (крім тих, що використовувалися понад 20 років); літаки й вертольоти, зареєстровані в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України або в Реєстрі державних повітряних суден України [12].

У 2015 р. Постановою Верховної Ради України було прийнято за основу проекту Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування окремих транспортних засобів, що можуть бути віднесеними до предметів розкоші» [13]. Проектом була запропонована формульна система визначення розміру податку, що надає можливість здійснити диференційований підхід до нарахування податку, з застосуванням таких баз податку, як вартість (установлену по каталогу чи в салоні), об'єм двигуна, потужність, вік, довжина (для човна, яхти). Такий формульний метод нарахування податку має на меті оподаткування коштовних транспортних засобів (вартістю більше ніж 40 тис. євро) з прогресивним збільшенням суми податку пропорційно вартості транспортного засобу, об'єму й потужності двигуна. Зазначений проект має низку недоліків у частині юридичної техніки та невизначеності у процедурі адміністрування. 20 травня 2015 р. проект було відхилено і знято з розгляду.

Відповідно до теорії маркетингу, до предметів розкоші (товари класу «люкс») зараховують дорогі товари, яким притаманні передусім преміальні цінності для споживача і які визначаються споживачем як престижні. Джерелами преміальних цінностей можуть бути як технічні досягнення, які використовуються, щоб створити преміальні функціональні, конструктивні, технічні атрибути товару, так і емоційні, пов'язані зі сферою психологічного сприйняття споживача [14]. Низка сучасних учених підтримують популістичну ідею запровадження «податку на розкіш» і необґрунтовано пропонують зарахувати до «предметів розкошу» не лише транспортні засоби, а й безліч рухомих речей, що не потребують державної реєстрації, серед яких дорогоцінні метали, каміння, вироби з хутра, годинники й навіть кошти [15, с. 13; 16]. Необґрунтоване розширення

переліку об'єктів оподаткування майновим податком може призвести до тінізації ринку обігу товарів, право власності на які не потребує державної реєстрації. Крім того, справляння податку при купівлі товару одноразово й утримання його податковим агентом-продавцем товару притаманний непрямим податкам і суперечить суті прямого оподаткування. А пропозиція визначити як об'єкт оподаткування майновим податком грошей суперечить суті майнового оподаткування та призведе до подвійного оподаткування доходів. Уважаємо, що потрібно відійти від використання в податковому законодавстві такого поняття, як «предмети розкоші», адже цій категорії властиве емоціональне забарвлення й невідомо значення сприйняття з боку споживачів – платників податку, залежно від рівня їхніх доходів та інших факторів [17]. Крім того, використання такого терміна може потягнути за собою соціальне напруження в суспільстві й розпарування всіх платників податків, порушення принципу соціальної справедливості й рівності.

Проте уникнення зазначеного терміна не виключає можливості розширення об'єктів наявних у податковій системі майнових податків. Справді, з метою забезпечення дохідної частини місцевих бюджетів у світовій практиці оподаткування забезпечується за рахунок оподаткування товарів немасового попиту, зареєстрованих на території певної адміністративно-територіальної одиниці, – літаків, вертольотів, яхт, катерів, легкових автомобілів представницького класу. Власниками вищезазначеного майна є представники заможних верств населення, а також юридичні особи з високим рівнем представницьких витрат.

Так, за даними Державної авіаційної служби України станом на 29 травня 2015 р. в Україні зареєстровано 981 цивільних повітряних суден [18]. Ще більше зареєстровано приватних водних транспортних засобів. Проте досі власники таких транспортних засобів не сплачують відповідний майновий податок, адже зазначені транспортні засоби не є об'єктами оподаткування. У зв'язку з чим обґрунтованим є розширення переліку видів об'єктів оподаткування транспортного податку та доповнення цього переліку такими повітряними транспортними засобами, як вертольоти й літаки, а також водними транспортними засобами.

З огляду на зазначене під час характеристики правового механізму транспортного податку у випадку розширення переліку об'єктів пропонуємо використовувати такі бази оподаткування (залежно від виду об'єкта оподаткування): щодо наземних транспортних засобів, що мають двигуни внутрішнього згорання, – обсяг циліндрів двигуна; щодо транспортних засобів з електродвигунами, з гібридними двигунами, а також яхт, суден вітрильних, моторних човнів і катерів, водних мотоциклів (гідроциклів) – потужність двигуна; щодо водних транспортних засобів у разі відсутності двигуна – довжина корпусу. Зазначені бази оподаткування відповідають сучасним технічним характеристикам транспортних засобів і найбільш повно відображають основні якісні характеристики об'єкта оподаткування.

Як відомо, на ефективність оподаткування суттєво впливає зручність і простота адміністрування. Такі властивості транспортних засобів, як візуальна наочність, відносна тривалість існування, необхідність державної реєстрації, роблять їх зручними для адміністрування об'єктами оподаткування і стимулюватимуть власників до найбільш ефективного використання такого майна. Проаналізувавши ст. 267 ПК України, можна дійти висновку, що вона потребує, окрім змістових змін щодо правового механізму податку, редакційного та техніко-юридичного редагування щодо дотримання вимог законодавчої техніки з метою узгодження термінології, єдиних правил викладення нормативних положень у Податковому кодексі, а також зручності їх застосування на практиці.

**Висновки.** Отже, оподаткування окремих об'єктів рухомого майна в Україні надасть можливість підвищити вклад заможних громадян і юридичних осіб у наповнення бюджету та зробити крок до більш справедливого перерозподілу багатства в українському суспільстві. За таких обставин надходження від транспортного податку в разі розширення переліку об'єктів оподаткування можуть стати одним зі стабільних джерел наповнення дохідної частини місцевих бюджетів. Крім того, оподаткування майна фізичних осіб дає важливий і ефективний інструмент контролю за доходами фізичних осіб, відповідністю їхніх витрат фактично одержуваним і декларованим доходам, боротьби з ухиленням від сплати податків.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи : Закон України від 28.12.2014 р. // Відом. Верхов. Ради України. – 2015. – № 7–8. – Ст. 55.
2. Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин та механізмів : Закон України від 25.12.2008 р. // Відом. Верхов. Ради України. – 1992. – № 11. – Ст. 150.
3. Цыпкин С.Д. Правовое регулирование налоговых отношений в СССР / С.Д. Цыпкин. – М. : Гос. изд-во юрид. л-ра, 1955. – 187 с.
4. Податковий кодекс України // Відом. Верхов. Ради України. – 2011. – № 13–17. – Ст. 112.
5. Про автомобільний транспорт : Закон України від 23.02.2006 р. // Відом. Верхов. Ради України. – 2001. – № 22. – Ст. 105.
6. Иловайский С.И. Учебник финансового права. – 4-е изд. – Одесса : Типо-хромолитография А.Ф. Соколовского, 1904. – 383 с.
7. Кучерявенко Н.П. Курс налогового права : в 6 т. / Н.П. Кучерявенко. – Х. : Легас ; Право, 2005. – Т. 3: Учение о налоге. – 2005. – 600 с.
8. Козырин А.Н. Налоговое право зарубежных стран. Вопросы теории и практики / А.Н. Козырин. – М. : Манускрипт, 1993. – 112 с.
9. Налоговые системы зарубежных стран : [учеб.-метод. пособ.] / [Л.В. Попова, И.А. Дрожжина, Б.Г. Маслов]. – М. : Дело и Сервис, 2008. – 368 с.
10. Bouvier V. Introduction au droit fiscal general et la theorie de l'impôt. – 3-e ed. – Paris : L.G.D.J., 2000. – 342 p.
11. Passenger car taxation // Офіційний сайт Європейського Союзу [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxation/other\\_taxes/passenger\\_car/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm).
12. Про внесення змін до Податкового кодексу України (щодо встановлення нових ставок податку з доходів фізичних осіб та оподаткування окремих транспортних засобів, що можуть бути віднесеними до предметів розкоші) : Проект Закону України від 14.06.2012 р. № 10558-2 // Офіційний сайт Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=43716](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=43716).
13. Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо оподаткування окремих транспортних засобів, що можуть бути віднесеними до предметів розкоші : Проект Закону України від 23.03.2015 р. № 1868/П // Офіційний сайт Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=54518](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=54518).
14. Скоробогатых И.И. Концептуальные основы маркетинга товаров класса «люкс» / И.И. Скоробогатых // Вестник Российской экономической академии имени Г.В. Плеханова. – 2008. – № 2. – с. 12–14.
15. Атаманчук Н.І. Актуальність податку на розкіш в Україні: проблеми та перспективи впровадження / Н.І. Атаманчук // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Юридичні науки». – 2012. – Вип. 4. – Т. 2. – С. 9–13.
16. Хорошаев Е.С. Податок на багатство в Україні: перспективи запровадження / Е.С. Хорошаев // Науковий вісник Національного університету ДПС України. Серія «Економіка, право». – 2012. – № 1 (56). – С. 106–111.
17. Кравчун А.С. Щодо окремих питань реформування оподаткування майна в Україні / А.С. Кравчун // Часопис Національного університету «Острозька академія». Серія «Право». – 2011. – № 1 (3). – С. 1–11.
18. Відомості по Державному реєстру цивільних повітряних суден // Офіційний портал Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.avia.gov.ua/documents/rcps/vrcps/24020.html>.