

УДК 346.5
UDC 346.5

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ РОЗРАХУНКУ ТА СПЛАТИ ТРАНСПОРТНОГО ПОДАТКУ В УКРАЇНІ

Хримлі К.О., кандидат юридичних наук, Інститут економіко-правових досліджень НАН України, Київ, Україна

Хримлі І.О., кандидат філософських наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

ISSUES OF CALCULATION AND PAYMENT OF VEHICLE TAX IN UKRAINE

Khrimli K.O., Ph.D., Institute of Economic and Legal Research of the NAS of Ukraine, Kyiv, Ukraine

Khrimli I.O., Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ РАСЧЕТА И УПЛАТЫ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА В УКРАИНЕ

Хримли Е.А., кандидат юридических наук, Институт экономико-правовых исследований НАН Украины, Киев, Украина

Хримли И.А., кандидат философских наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Сьогодні державна влада активно спрямовує свої зусилля на формування сучасної стабільної податкової системи України яка має включати до себе національні традиції чинної системи оподаткування країни, а також тенденції, що склалися в європейських податкових системах. Податкові надходження, які формуються з податків і зборів, є одними з основних складових Державного бюджету України. З їх допомогою держава вже безпосередньо здійснює розподіл фінансових коштів між бюджетами різних рівнів. Тому запровадження нових податків повинно мати чіткий правовий механізм їх розрахунку та сплати відповідно до чинних в податковому законодавстві засад-принципів.

Структурі наповнення Державного бюджету країни зазнала суттєві перетворення після прийняття Податкового кодексу України 02.12.2010 року Ці зміни торкнулися деяких податків і обов'язкових платежів, які підприємства та фізичні особи повинні виплачувати до бюджету [1].

Названі зміни викликають сьогодні дискусії, зокрема це стосується підвищення так званої соціальної справедливості у місцевому оподаткуванні, тобто у введенні транспортного податку. Тому розрахунок податкового навантаження на доходи фізичних осіб, а також ефективного оподаткування юридичних осіб є одним із найбільш важливих і проблемних питань у теорії та практиці оподаткування [2, с.285].

Мета статті – дослідження проблем правового механізму розрахунку та сплати транспортного податку в Україні, аналіз законодавства розвинених зарубіжних країн світу щодо сучасного стану і практики адміністрування транспортного податку, встановлення проблемних моментів, що стосуються об'єктів оподаткування та запропонування шляхів їх розв'язування.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблема оподаткування транспортних засобів Україні не є достатньо дослідженою. Сьогодні відсутні комплексні наукові праці в названій сфері на рівні монографій. Дотепер ще не повністю сформований єдиний понятійний апарат щодо оподаткування транспортних засобів в країні. Науковому аналізу відносин у сфері оподаткування транспортного податку приділяли увагу такі вчені, як Сомова В.В., Поколотний В.В., Поколотна О.В., Каменєва Я.В., Данилишин В.І., Стефанків О.М., Ціжма О.А. та інші. Разом з вагомими внесками цих дослідників актуальним і сьогодні залишається невирішеною проблема формування оптимальної національної податкової системи, що надає можливість забезпечити фінансову незалежність України у міжнародному співтоваристві.

Основні результати дослідження. Фінансова політика держави первинно визначає структуру і величину витрат бюджету, а вже потім податковий курс на поточний бюджетний рік: встановлюються нові податки, змінюються ставки існуючих, визначається політика пільгового

оподаткування, тобто податки розглядаються із суто фіскальної точки зору. У сучасних економічних умовах податкова політика в Україні, як і у більшості розвинутих країн світу, є невід'ємним структурним елементом соціально-економічної політики, яку проводить держава [4, с.29]. Більшість розвинутих країн світу для антикризового регулювання економіки використовують оподаткування не тільки для вирішення фіскальних цілей, але й для виконання невідкладних завдань соціальної політики, перерозподілу доходів між різними верствами населення [3, с.166]. Однією з найскладніших проблем України в період фінансово-економічної кризи є встановлення оптимальних норм оподаткування. Податки в умовах ринкової економіки повинні використовуватися не тільки як джерело наповнення бюджету, а й як важливий інструмент фінансового регулювання економіки.

Відповідно до вимог ст.96 Конституції України в кінці грудня 2015 року був прийнятий Державний бюджет України на 2016 рік, який має низку змін, що стосуються автовласників [5]. Закон України від 24 грудня 2015 року №909-VIII «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо забезпечення збалансованості бюджетних надходжень у 2016 році» принесли новачі для платників транспортного податку. Ст.267 Податкового кодексу «Транспортний податок» зазнала суттєвих змін [1].

Тепер об'єктом оподаткування транспортним податком є легкові автомобілі, з року випуску яких минуло не більше п'яти років (включно), тобто які випускаються з 2011 року та середньоринкова вартість яких становить понад 750 розмірів мінімальної заробітної плати, встановленої законом на 1 січня (1,0335 млн грн). У 2015 році транспортний податок сплачували власники автомобілів, які використовувалися до 5 років та мали об'єм циліндрів двигуна понад 3 тис. куб. см.

Середньоринкова вартість автотранспорту визначається Міністерством економічного розвитку і торгівлі України, за методикою, затвердженою Кабінетом Міністрів України, виходячи з марки, моделі, року випуску, типу двигуна, об'єму циліндрів двигуна, типу коробки переключення передач, пробігу легкового автомобіля, та розміщується на офіційному веб-сайті Міністерства. Платниками транспортного податку є фізичні та юридичні особи, в тому числі нерезиденти. Ставка складає 25000 гривень на рік за кожен автомобіль.

Обчислення суми податку з об'єкта чи об'єктів оподаткування фізичних осіб здійснюється державною податковою інспекцією за місцем реєстрації платника податку. Податковим кодексом передбачено, що податкові повідомлення-рішення про необхідність сплати транспортного податку, повинні надсилатися автовласнику контролюючим органом до 1 липня звітного року. Відомості, що необхідні для розрахунку податку, контролюючі органи отримують від органів Міністерства Внутрішніх Справ України.

Платниками транспортного податку в нашій державі є фізичні та юридичні особи, в тому числі нерезиденти, які мають зареєстровані в Україні, згідно з чинним законодавством, власні автомобілі, що відповідно до Податкового кодексу України, є об'єктами оподаткування.

Таким чином об'єктом оподаткування є легкові автомобілі, які використовувалися до 5 років і мають об'єм циліндрів двигуна понад 3000 куб. см.

Предметом оподаткування є легковий автомобіль, що є об'єктом оподаткування. Ставка транспортного податку встановлюється з розрахунку на відповідний календарний рік у розмірі 25 000 гривень за кожен легковий автомобіль, що є об'єктом оподаткування.

Звітний період для транспортного податку складає календарний рік. Обчислення суми податку з об'єкта або об'єктів оподаткування фізичних осіб здійснюється контролюючим органом за місцем реєстрації платника податку. База оподаткування - це фізичний, вартісний чи інший характерний вираз об'єкта оподаткування, до якого застосовується податкова ставка і який використовується для визначення розміру податкового зобов'язання. Порядок її визначення встановлюються Податковим Кодексом для кожного податку окремо [1].

У випадках, передбачених Податковим Кодексом, один об'єкт оподаткування може утворювати кілька баз оподаткування для різних податків.

Контролюючий орган надсилає автовласнику податкові повідомлення-рішення про необхідність сплати транспортного податку. Інформацію, яка використовується для розрахунку податку, фіскальні органи отримують від органів внутрішніх справ України. Податковий Кодекс України передбачає сплату податку фізичними особами за місцем реєстрації об'єктів оподаткування протягом 60 днів з дня вручення податкового повідомлення-рішення. Зарухування до відповідного бюджету здійснюється у відповідності з Бюджетним кодексом України [1]. Юридичні особи-

власники автотранспорту самостійно обчислюють суму податку станом на 1 січня і до 20 лютого поточного року подають декларацію до державних контролюючих органів за місцем реєстрації об'єкта оподаткування. Річна сума податку сплачується рівними розмірами кожний квартал поточного року. Якщо автомобіль був придбаний протягом року, тоді платник податку-юридична особа повинна подати декларацію не пізніше в строк один місяць з дня виникнення права власності на такий об'єкт. Розрахунок починається з місяця виникнення права власності.

Інформація, що використовується для розрахунку транспортного податку фіскальною службою, надається МВС. Але за таких обставин не зрозуміло, звідки вказані органи отримують дані про технічні властивості та фактичний пробіг автомобіля? В реєстраційних документах автомобіля вони відсутні. Ці показники суттєво впливають на вартість транспортного засобу. За межами оцінки залишається такий показник, як внутрішнє оздоблення автомобіля (матеріал сидінь, аудіосистема тощо), що також збільшує його кінцеву вартість.

Згідно з вимогами Податкового кодексу в разі виявлення розбіжностей між даними контролюючих органів та даними, наданими власником автомобіля на підставі оригіналів відповідних документів, фіскальна служба здійснює перерахунок суми податку і потім надсилає йому нове податкове повідомлення-рішення. З цього часу попереднє податкове повідомлення-рішення скасовується (відкликається). Вказані заходи дають автовласникам можливість суттєво знизити вартість автомобіля до критичного для цього податку розміру и, таким чином, взагалі його не сплатити.

Названа недосконалість вказаних норм податкового законодавства щодо транспортного податку спрямовує автовласників до судових органів з позовними заявами про скасування податкових повідомлень-рішень. В цьому році вже сформована судова практика щодо повного задоволення позовних вимог автовласників щодо скасування податкових повідомлень-рішень.

Зміни чинного законодавства щодо сплати транспортного податку призвели до порушення стабільності податкового законодавства. Зараз законодавець регламентує, що податки та збори не повинні вноситися пізніше як за шість місяців до початку нового бюджетного періоду, в яку будуть діяти нові ставки. Таким чином, транспортний податок, введений у грудні 2015 року, є незаконним. Ця обставина формує юридичну можливість для його фактичної несплати у 2016 році.

Крім вказаного, останнім часом в нашій державі вартість транспортного засобу залежить від курсу української гривні по відношенню до іноземної валюти. Українська валюта сьогодні стабільно знецінюється, що призводить до того, що завтра транспортний податок платитимуть власники таких «розкішних» автомобілів як Skoda, Kia, Nissan, Hyundai тощо. Проте уряд і члени українського соціуму по-різному тлумачать поняття «розкішне авто».

На думку деяких юристів-практиків, транспортний податок стане збитковим для держави, тому що витрати на ведення справ, його стягнення, перевірку даних ТЗ, надсилання повідомлень перевищують фактично стягнуту суму.

Для всебічного розгляду проблеми подальшого удосконалення розрахунку та сплати транспортного податку вважаємо доцільним врахування досвіду зарубіжних країн. Система оподаткування багатьох розвинених країн світу включає аналогічний податок на транспортні засоби. Тому можливо розповсюдити дану позитивну практику для використання в Україні. Відповідно до чинних правил оподаткування у Німеччині величина податку залежить від двох показників. Перший – це об'єм двигуна, чим більший об'єм двигуна, тим більший податок. До уваги береться також і тип двигуна. Наприклад, для власників транспортних засобів з бензиновим двигуном ставка податку складає 2 євро за кожні 100 см³, а для власників транспортних засобів з дизельним двигуном – 9 євро за кожні 100 см³. Другий показник розрахунку податку з власників транспортних засобів – це об'єм викиду вуглекислого газу CO₂. Ставка податку складає 2 євро за кожен грам. Проте існує так званий базовий об'єм – це 120 грамів за кілометр шляху. Якщо транспортний засіб виділяє менше ніж 120 грамів за кілометр шляху, то податок за цим показником не сплачується. Слід зазначити, що цей базовий об'єм поступово знижувався: у 2012 р. він складав 110 грамів на кілометр шляху, а в 2014 – вже 95 грамів. Така система сприяє купівлі та виробництву більш екологічних автомобілів [7, с. 704-705].

У Сполучених Штатах Америки механізм стягнення та нарахування податку з транспортних засобів є принципово іншим, але там також застосовується так звана «екологічна» схема: більше платить той, хто більше їздить. Податок з автовласників включається до ціни на паливо. Чим більше автомобіль споживає палива, тим більша величина податку, який сплачують до бюджету. Гроші від

сплати цього податку використовують в країні на будівництво та ремонт доріг [7, с. 705-706].

У Данії спостерігається підтримка з боку влади екологічних видів транспорту (наприклад, велосипед або мопед), тому при реєстрації автомобіля сплачується податок у розмірі 105% від його вартості. Якщо ж вартість автомобіля складає більше ніж 34 тис. крон (приблизно 18 тис. дол. США), то власник має сплатити 180% від його вартості. Крім того, у Данії великим акцизом обкладається і бензин. Таким чином, фактично автовласники сплачують податок двічі: при реєстрації та при використанні автомобіля. Вартість транспортних засобів у Данії набагато вища, ніж в інших країнах Європи, що насамперед пов'язано з високим податком на імпортовані товари. Надходження від податку спрямовані на соціальну сферу – виплати пенсій, фінансування медицини та освіти [7, с. 705-706].

В Ізраїлі з 2009 року за рівнем забруднення навколишнього середовища всі транспортні засоби поділяються на 15 екологічних груп. Власники автомобілів, що належать до найнижчої екологічної групи, сплачують до бюджету 92% від їх вартості. Власники електромобілів сплачують мінімальний податок розміром 10% від вартості автомобільного засобу. Ставка податку для «гібридів» налічує 30% від їх вартості. Загалом середня ставка податку складає приблизно 70% від вартості транспортних засобів [7, с. 705-706].

В Австралії власники транспортних засобів сплачують 10% від вартості легкового автомобіля та 5% від вартості вантажівки. За коштовні машини потрібно додатково сплатити ще 33% від вартості автомобіля. Дорогими в Австралії вважаються автомобілі, що дорожчі за 57 тис. дол. Однак така схема нарахування транспортного податку викликає зрозуміле незадоволення як з боку суспільства, так і з боку виробників. У моделях більш дорогих нових автомобілів використовуються сучасні технології, які забезпечують менше забруднення навколишнього середовища порівняно з дешевими старими автомобілями. Але ця обставина сьогодні ігнорується [7].

Таким чином запозичення досвіду зарубіжних країн щодо транспортного податку може мати позитивний вплив для податкової системи України та він може бути використаний для подальших наукових досліджень щодо удосконалення транспортного податку в Україні. Це надасть можливість поповнювати Державний бюджет нашої країни.

Висновки. В Україні потрібно сформувати податкову систему, що відповідає вимозі справедливості. Сьогодні практика доводить, що запроваджений в Україні транспортний податок є недосконалим, а чинне законодавство, що регулює механізм його стягнення, має низку прогалин, які потребують подальшого доопрацювання. Тому майбутні наукові дослідження є дуже актуальними та необхідними. Вони нададуть можливість забезпечити ефективність механізму реалізації норм законів та їх результативність. Аналіз досвіду зарубіжних країн дав можливість зрозуміти, що деякі із розглянутих та наведених напрямів справляння транспортного податку можуть бути запозичені та використані в українському законодавстві для оптимізації транспортного податку.

Позитивний вплив мало б поширення практики сплати транспортних податків Ізраїлю та Австралії щодо поділу транспортних засобів на екологічні групи, та сплату податку відповідно до рівня забруднення навколишнього середовища автомобілем.

Запозичення досвіду Данії щодо спрямованості транспортного податку на соціальну сферу: виплату пенсій, та фінансування медицини відкриває можливість реалізації державної політики щодо формування соціальної справедливості в Україні.

Цікавим здається досвід Сполучених Штатів Америки, де надходження від споживання палива автомобілем реалізується на будівництво та ремонт доріг. Розповсюдження такого досвіду зарубіжних держав буде мати позитивний вплив як на адміністрування транспортного податку в Україні так і на національну податкову систему в цілому.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 р. № 2755-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – №№ 13; 13–14; 15–16; 17. – Ст. 112.
2. Сомова В.В. Аналіз рівномірності розподілу податкового навантаження на фізичних осіб / В. Сомова // Бізнес Інформ. – 2014. – № 7. – С. 284–288.
3. Поколюдний В.В. Податкові новації 2015 року / В.В. Поколюдний, О.В. Поколюдна, Я.В. Каменєва // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2015. – № 50. – С.164–168.
4. Гарбар Ж. Соціально-економічні аспекти реалізації податкової політики в Україні / Ж. Гарбар, В. Гарбар, А. Нікітішин // Вісник Київського національного університету імені Тараса

Шевченка. – 2012. – № 139. – С. – 28–30.

5. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 96.

6. Про Державний бюджет України на 2016 рік: Закон України від 25.12.2015 №928 -VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 928.

7. Данилишин В.І., Стефанків О.М., Ціжма О.А. Транспортний податок: зарубіжний досвід та Українські реалії / В.І. Данилишин, О.М. Стефанків, О.А. Ціжма // Глобальні та національні проблеми економіки, електронне наукове фахове видання Миколаївського національного Університету імені В.О.Сухомлинського. – 2015. – №3. – С.702–705.

REFERENCES

1. Podatkovyy kodeks Ukrayiny: Zakon Ukrayiny vid 02.12.2010 r. # 2755-VI // Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny. 2011. # 13-14, 15-16, 17. St.112.

2. Somova V.V. Analiz rivnomirnosti rozpodilu podatkovoho navantazhennya na fizychnykh osib / V. V. Somova // Biznes Inform. 2014. # 7. S. 284–288.

3. Pokolodnyy V.V., Pokolodna O.V., Kamenyeva Ya.V. Podatkovi novatsiyi 2015 roku // Visnyk ekonomiky transportu ta promyslovosti. 2015. # 50. S.164–168.

4. Harbar Zh. Sotsialno-ekonomichni aspekty realizatsiyi podatkovoyi polityky v Ukrayiny / Zh. Harbar, V. Harbar, A. Nikitishyn // Visnyk Kyivivs'koho natsional'noho universytetu imeni Tarasa Shevchenka. 2012. # 139. S. 28–30.

5. Konstytutsiya Ukrayiny: Zakon Ukrayiny vid 28.06.1996 r. # 254k/96-VR // Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny. 1996. # 30. St. 96.

6. Pro Derzhavnyy byudzhet Ukrayiny na 2016 rik: Zakon Ukrayiny vid 25.12.2015 #928 -VIII // Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny. 2015. # 928.

7. Danylyshyn V.I., Stefankiv O.M., Tsihma O.A. Transportnyy podatok: zarubizhnyy dosvid ta Ukrayins'ki realiyi // Hlobal'ni ta natsional'ni problemy ekonomiky, elektronne naukovе fakhove vydannya Mykolayivs'koho natsional'noho Universytetu imeni V.O.Sukhomlyns'koho. 2015. #3. S.702–705.

РЕФЕРАТ

Хрімлі К.О. Проблемні питання розрахунку та сплати транспортного податку в Україні / К.О. Хрімлі, І.О. Хрімлі // Економіка та управління на транспорті. – К.: НТУ, 2017. – Вип. 4.

В статті проведено аналіз національного законодавства України та законодавства зарубіжних країн у сфері транспортного податку. Досліджено процедура адміністрування транспортного податку, встановлені проблемні моменти, що стосуються об'єктів оподаткування та запропоновані шляхи їх вирішення. Зроблено висновки щодо можливості запозичення позитивного досвіду оподаткування для використання в українському законодавстві.

Об'єкт дослідження – процедура розрахунку та сплати транспортного податку в Україні, досвід зарубіжних країн у сфері сплати транспортного податку.

Мета роботи – дослідження проблем правового механізму розрахунку та сплати транспортного податку в Україні, аналіз законодавства розвинених зарубіжних країн світу щодо сучасного стану і практики адміністрування транспортного податку, встановлення проблемних моментів, що стосуються об'єктів оподаткування та запропонування шляхів їх розв'язування.

Метод дослідження – діалектичний, метод аналізу та синтезу, порівняльний аналіз.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ТРАНСПОРТНИЙ ПОДАТОК, АДМІНІСТРУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО ПОДАТКУ, ЗАКОНОДАВСТВО УКРАЇНИ, ЗАКОНОДАВСТВО ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН.

ABSTRACT

Khrimli K.O., Khrimli I.O. Problems of calculation and payment of vehicle tax in Ukraine. Economics and management on transport. Kyiv. National Transport University. 2017. Vol. 4.

The article analyzes the national legislation of Ukraine and laws of foreign countries in the field of transport tax. Studied the transport administration procedures taxes established problem areas relating to taxable and is offered solutions. Conclusions on the possibility of borrowing positive experience of taxation for use in Ukrainian legislation.

The object of study – the procedure of calculation and payment of vehicle tax in Ukraine, the experience of foreign countries in the payment of vehicle tax.

Purpose – to study the problems of legal mechanism of calculation and payment of vehicle tax in Ukraine, analysis of the legislation developed foreign countries on the current state of practice and administration of vehicle tax, the establishment of points of concern relating to taxable and proposing ways of their solution.

Research methods – dialectical method of analysis and synthesis, comparative analysis.

KEYWORDS: TRANSPORT TAX, ADMINISTRATION OF TRANSPORT TAX, LEGISLATION OF UKRAINE, LEGISLATION OF FOREIGN COUNTRIES.

РЕФЕРАТ

Хримли Е.А. Проблемные вопросы расчета и уплаты транспортного налога в Украине / Е.А. Хримли, И.А. Хримли // Экономика и управление на транспорте. – К.: НТУ, 2017. – Вып. 4.

В статье проведен анализ законодательства Украины и законодательства зарубежных стран в сфере транспортного налога. Проанализирована проблема администрирования транспортного налога, установлены проблемные моменты, касающиеся объектов налогообложения и пути их решения. Сделаны выводы относительно возможности заимствования положительного опыта налогообложения для использования в украинском законодательстве.

Объект исследования – процедура расчета и уплаты транспортного налога в Украине, опыт зарубежных стран в сфере уплаты транспортного налога.

Цель работы – исследование проблем правового механизма расчета и уплаты транспортного налога в Украине, анализ законодательства развитых зарубежных стран мира относительно современного состояния и практики администрирования транспортного налога, установление проблемных моментов, которые касаются объектов налогообложения и предложение путей их решения.

Метод исследования – диалектический, метод анализа и синтеза, сравнительный анализ.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ, АДМИНИСТРИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА, ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО УКРАИНЫ, ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН.

АВТОРИ:

Хримлі Катерина Олександрівна, кандидат юридичних наук, науковий співробітник, Інститут економіко-правових досліджень НАН України, Україна, м. Київ.

Хримлі Ірина Олександрівна, кандидат філософських наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри конституційного та адміністративного права, e-mail: Prosto1409@gmail.com, тел.+380990549290, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова, 1, к. 243.

AUTHOR:

Khrimli Ekaterina, Ph.D., Research Fellow, Institute of Economic and Legal Research of the NAS of Ukraine, Ukraine, Kyiv.

Khrimli Irina, Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor, department of Constitutional and Administrative Law, e-mail: Prosto1409@gmail.com, tel. +380990549290, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova str., 1, of. 243.

АВТОРЫ:

Хримли Екатерина Александровна, кандидат юридических наук, научный сотрудник, Институт экономико-правовых исследований НАН Украины, Украина, г. Киев.

Хримли Ирина Александровна, кандидат философских наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры конституционного и административного права, e-mail: Prosto1409@gmail.com, тел.+380990549290, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова, 1, к. 243.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Воркут Т.А., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри транспортного права та логістики, Київ, Україна.

Шатіло В.А., кандидат юридичних наук, Національний лінгвістичний університет, доцент кафедри права, Київ, Україна.

REVIEWER:

Vorkut T.A., Ph.D., Engineering (Dr.), professor, head, department of Logistics and Transport Law, National Transport University, Kyiv, Ukraine.

Shatilo V.A., Ph.D., National Linguistic University, associate professor, department of Law, Kyiv, Ukraine.