

РОЗВИТОК АКЦИЗНОГО ОПОДАТКУВАННЯ НАФТОПРОДУКТІВ В УКРАЇНІ DEVELOPMENT OF OIL PRODUCTS' EXCISE TAXATION IN UKRAINE

Надія НОВИЦЬКА,
Національний університет Державної
податкової служби України



Nadiya NOVYTSKA,
National State Tax Service
University of Ukraine

The article is devoted to experience of introducing excise duties on mineral oil in European countries. It is analysed the relationship between energy intensity of GDP and energy taxation; calculated the ratio between the tax burden on consumption of petroleum products between the level of purchasing power in Ukraine and the EU has developed proposals for tax differentiation of oil depending on the sulphur content of fuels and associations in one payment of excise duty on petroleum products and environmental tax in terms of polluting emissions of air mobile sources.

Low ranking in the world of environmental indices and increased intensity of the economy of Ukraine, led relevance search methods to reduce negative stress on the environment, which in the leading countries include excise taxation of energy. The level of excise taxation of petroleum products in Ukraine is much lower than in the EU countries. However, in determining the prospects of raising taxation of petroleum products it is necessary to consider that the level of purchasing power in Ukraine is much lower than the European. Prerequisites to improve the effectiveness of fiscal capacity excise taxes on petroleum products should be measures to: elimination of smuggling and adulteration of petroleum products; balancing the structural imbalances in the consumption of petroleum products in Ukraine. Excise policy in the field of oil and liquefied natural gas should evolve towards optimality criteria of incompatibility of taxation system, which are expressed by existence of double taxation of excise and environmental taxes, which leads to increase transaction costs for taxpayers. It is necessary also to make amendments to the Budget Code in relation to the distribution of revenues between the state road fund and environmental protection, which should take place in a proportion which has emerged in practice. Implementation of this proposal would reduce the number of payments and simplify tax administration. It is necessary to exclude certain taxable items that are to be withdrawn from circulation in Ukraine.

Акцизні податки на нафтопродукти успішно використовуються в розвинених країнах світу в якості інструменту забезпечення цінових сигналів щодо вартості негативних екстерналій, спричинених викидами парникових газів і місцевих забруднюючих речовин від спалювання енергоресурсів, а також перевантаженістю доріг, нещасними випадками і шумом. Розвиток цього виду екологічних податків є актуальним для України, яка має низькі рейтинги у світових екологічних індексах – 95-е місце зі 178 країн за Індексом екологічної ефективності у 2014 році¹. При цьому показник еко-

У статті проведено аналіз акцизного оподаткування в Україні та країнах ЄС з точки зору його впливу на обсяги споживання нафтопродуктів та викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря. Представлено розроблені пропозиції стосовно податкових стимулів до обігу на ринку пального з кращими екологічними характеристиками та щодо розвитку акцизів на нафтопродукти в напрямку усунення невідповідностей критеріям оптимальності системи оподаткування.

The article is devoted to analysis of the excise taxation in Ukraine and the EU in terms of its impact on the consumption of oil products and emissions of pollutants into the atmosphere. It is suggested the tax incentives to turn on the fuel market with better environmental performance and on the development of excise duties on petroleum products towards eliminating disparities with optimality criteria of taxation.

логічного навантаження на землю становить 1,08, що відповідає ситуації «екологічного дефіциту»².

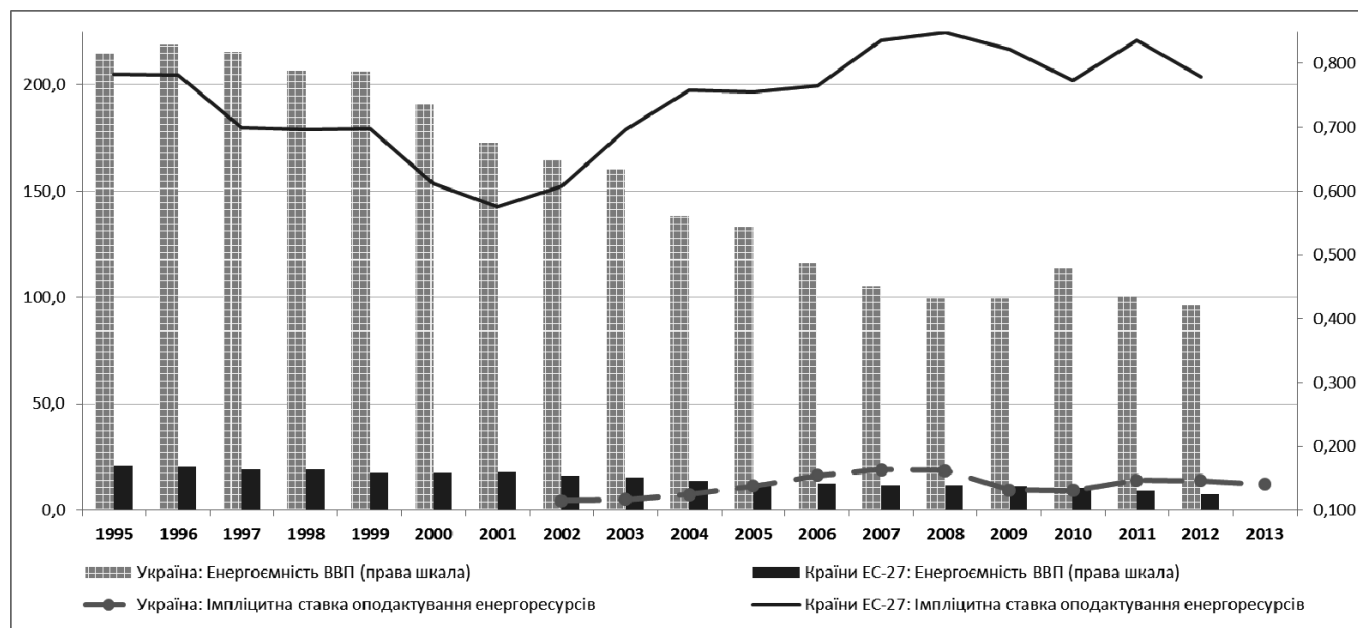
В Україні вже проводилися наукові пошуки у сфері акцизів на нафтопродукти [3; 4], але увагу в них було приділено податковому стимулюванню розвитку виробництва альтернативних джерел енергії та регулюванню ринку нафтопродуктів в Україні. Залишаються відкритими питання вивчення позитивного міжнародного досвіду застосування зазначених податкових інструментів, які виявились ефективними щодо досягнення цілей, поставлених перед ними. У зв'язку з цим **метою даної наукової роботи є** аналіз практики застосування акцизних податків на світлі нафтопродукти в країнах ЄС, а також розробка пропозицій щодо запровадження податкових стимулів до обігу на ринку пального з кращими екологічними характеристиками й розвитку акцизів на нафтопродукти в напрямку усунення невідповідностей критеріям оптимальності системи оподаткування.

Недостатньо ефективним є використання енергетичних ресурсів, про що свідчить показник енергоемності України, який у 2012 році становив 0,420 т.н.е на 1 тис. дол. ВВП (у 3,4 раза більше, ніж показник країн ЄС). Хоча імпліцитна ставка оподаткування енергоресурсів і зросла в 3 рази з 2002 року, однак показник залишається нижчим, ніж у країнах Євросоюзу. **Рис. 1** ілюструє взаємозв'язок екологічного оподаткування між енергоемністю ВВП та імпліцитною ставкою оподаткування енергоресурсів. Зі зростанням імпліцитної ставки оподаткування енергоспоживання скорочується енергоемність ВВП як в Україні, так і в розвинених країнах. Так, у країнах ЄС за період 2002-2012 років ставка збільшилась на 33,8%, а енергоемність скоротилась на 19,6%. В Україні за вказаний період ставка зросла в 3 рази, а енергоемність скоротилась на 35,4%. Слід зазначити, що на динаміку енергоемності більшою мірою вплинула економічна криза, ніж податкові фактори.

Одним з основних чинників високої енергоемності економіки є значна транспортна активність. Автомобільний транспорт зберігає домінуючу позицію в транспортному секторі, що призводить до зростання споживання пального й будівництва доріг. Вказана ситуація у свою чергу впливає на здоров'я населення та НПС [13]. Зусилля країн, спрямовані на просування використання більш екологічно чистих автомобілів, багато в чому були нейтралізовані збільшенням кількості автомобілів на дорогах.

У цілому зберігається зв'язок між транспортною активністю та зростанням ВВП, а в більш ніж третини країн ОЕСР темпи зростання дорожніх перевезень перевищували темпи економічного зростання [13]. Україна

Рис. 1. Зіставлення показників енергоємності ВВП³ та імпліцитної ставки оподаткування енергоресурсів⁴ у країнах ЄС–27 та Україні в 1995–2013 роках



Джерело: Розраховано за даними [10], Eurostat, [13], Державної служби статистики та Державної казначейської служби.

також не є винятком. Інтенсивність руху на 1 тис. дол. ВВП в Україні перевищує показники розвинених країн: у 2011 році вона становила 422,1 км/тз і в 1,6 раза була більшою від середнього показника країн ОЕСР.

Під час експлуатації пересувних джерел відбувається значне забруднення навколишнього природного середовища вихлопними газами, які містять понад 250 токсичних компонентів (забруднюючих речовин) [5]. Вказані викиди забруднюючих речовин відбуваються внаслідок спалювання пального в двигунах внутрішнього згоряння. Відповідно до норм європейського податкового законодавства такі викиди підлягають екологічному оподаткуванню.

Слід зазначити, що в ході розвитку екологічного оподаткування вченими розроблено декілька видів екологічних податків. «Першим кращим рішенням» для досягнення суспільно ефективного рівня забруднення є прямих податок на викиди, при запровадженні якого задіюються механізми заміщення як для виробників, так і для споживачів, і тому він є найбільш ефективним для досягнення екологічних цілей. Але при розрахунках трансакційних витрат⁵ на реалізацію податкового обов'язку як платниками податків, так і податковими органами було виявлено значний їх рівень. З огляду на ці проблеми у практичній реалізації прямих податків на викиди зросла увага до непрямих податків, які дозволяють досягати «другого кращого рішення» суспільно ефективного рівня забруднення. Зазначені теоретичні розробки знайшли своє практичне застосування в акцизному оподаткуванні нафтопродуктів.

Європейський досвід акцизного оподаткування нафтопродуктів засвідчив ефективність непрямого оподаткування викидів забруднюючих речовин від транспортного сектора. Ставки акцизів на світлі нафтопродукти та зріджений газ є одними з найбільших у світі, внаслідок цього ціни на пальне є найбільшими. Як результат, європейці споживають світлі нафтопродуктів у два рази менше від жителів США. Співвідношення між роздрібними цінами у США та країнах ЄС становить щодо бензину – 2,1 раза, щодо дизельного пального – 1,7 раза⁶. У структурі ціни пального ПДВ і акциз становлять близько 60%. Свідченням ефективності акцизної політики у країнах ЄС є зростання показника енергоефективності економіки на 10% при зростанні імпліцитної ставки оподаткування енергоресурсів на 5% протягом 1995–2000 років (див. рис. 1). При цьому вдалося скоротити рівень взаємозв'язку між споживанням пального та викидами забруднюючих речовин

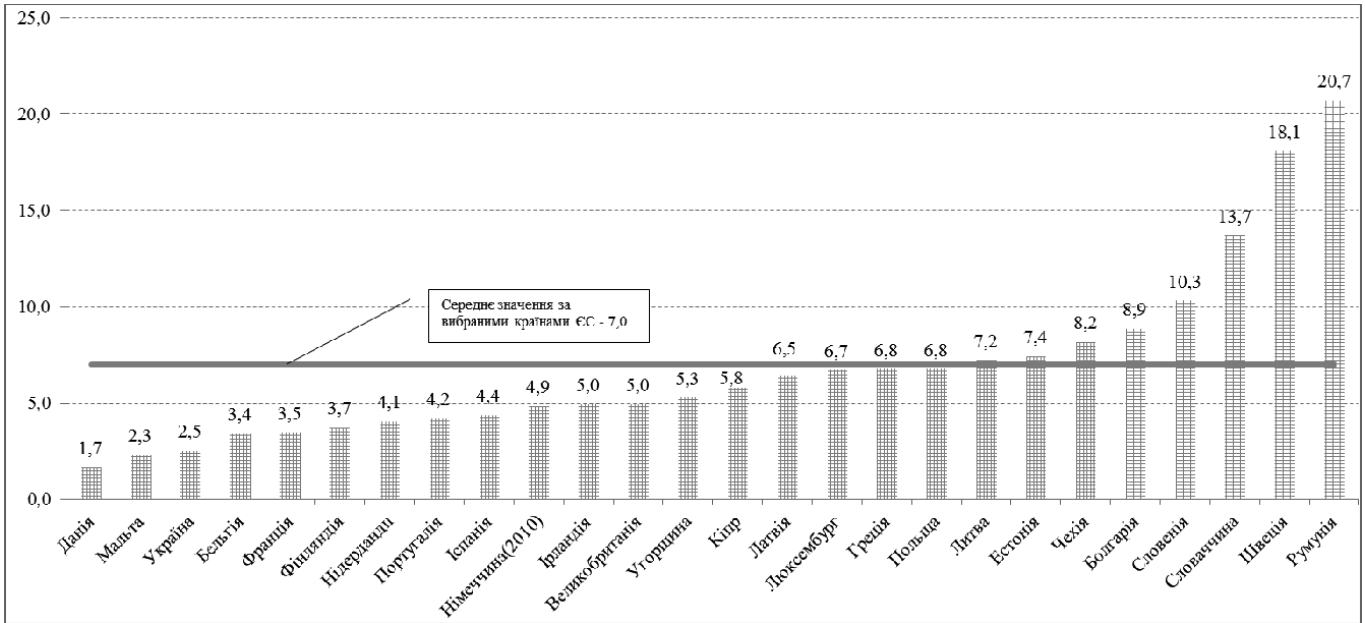
завдяки в тому числі заходам, запровадженим у сфері акцизного оподаткування. Так, питомі витрати автомобілями енергоресурсів скорочуються: якщо у 2000 році вони становили 7,91, то вже у 2010 – 7,15. Даний показник демонструє найкращу динаміку зниження в тих країнах, рівень акцизного оподаткування яких високий. Унаслідок реалізації такої акцизної політики змінюються споживчі переваги, на це відповідно реагує пропозиція. На сьогодні середній двигун автомобіля емітує в 28 разів менше оксиду вуглецю, ніж 20 років тому, а новий автомобіль споживає на 15% менше палива на 100 км, ніж 10 років тому.

У країнах ЄС–27 унаслідок значних ставок оподаткування частка акцизу на нафтопродукти і зріджений газ досягає 7,0% доходів бюджету, в Україні – 2,5% (рис. 2). Енергетичні податки (основним чином акциз на нафтопродукти) становлять найбільшу частку в сукупних надходженнях як від екологічних податків – у середньому в країнах ЄС–27 у 2011 році вона становила 60%, так і від специфічних акцизів – 63,7% (в Україні – 70,8% і 32% відповідно).

Рівень акцизного оподаткування нафтопродуктів в Україні є значно нижчим, ніж у країнах ЄС, ставки на бензин, дизельне пальне та зріджений газ є меншими в 1,8, 2,4, 2,3 раза, ніж мінімальний рівень, запроваджений Директивою Ради 2003/96/ЄС від 27 жовтня 2003 «Щодо реструктуризації оподаткування енергоносіїв та електроенергії Співтовариства». Співвідношення між ставками акцизів на бензин, запровадженими в Україні, та найбільшими ставками серед країн ЄС (Нідерланди) дорівнює 3,7 раза, на дизельне пальне – 3,5 раза, на зріджений газ – 6 разів (рис. 3). У ціні бензину в країнах ЄС–27 частка непрямих податків в середньому становить 54,1%, у ціні дизельного пального – 48,1%, тоді як в Україні – 29,0% і 19,0% відповідно⁷. Також за більшістю позицій ставки акцизного податку нижчі за відповідні показники оподаткування в Росії та Білорусі.

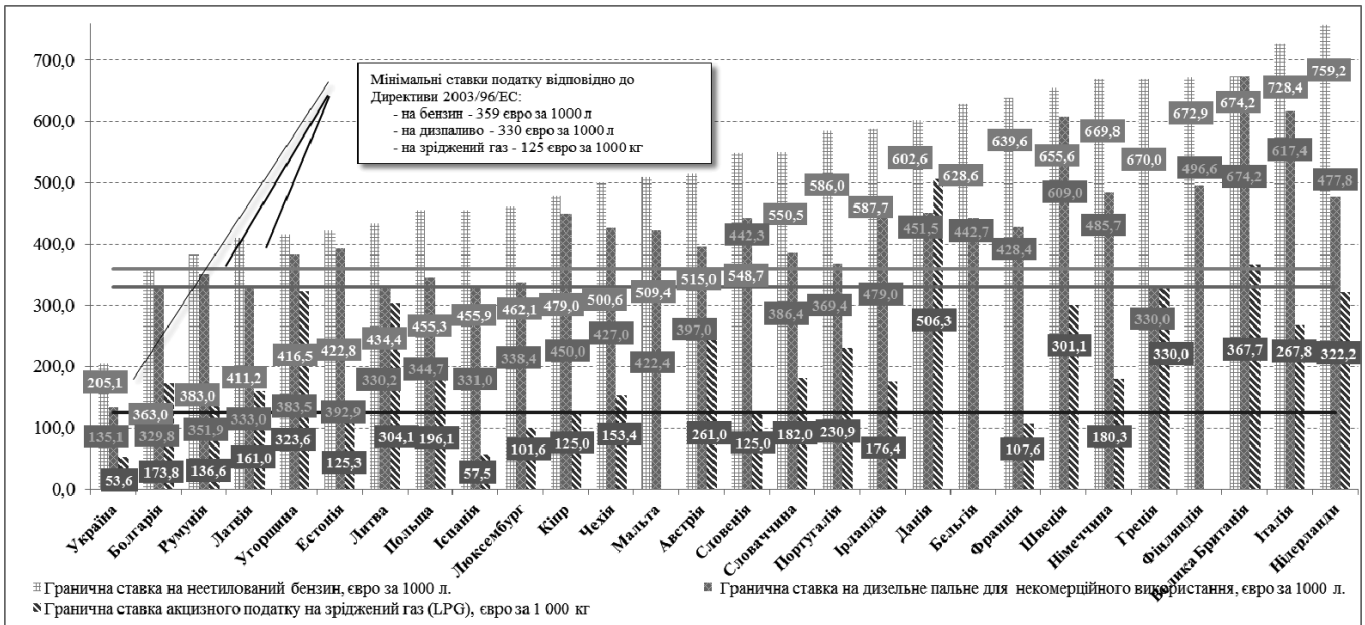
В Угоді про асоціацію Україна – ЄС міститься пункт стосовно поступової імплементації європейського законодавства щодо оподаткування енергоресурсів виходячи з потреб у сфері захисту довкілля та енергоефективності. Але при визначенні перспектив підвищення рівня оподаткування нафтопродуктів слід враховувати, що рівень купівельної спроможності в Україні значно нижчий від європейського. Обсяг дизельного та бензину, який можна купити на середньомісячну заробітну плату в Україні, в 3,3 і 2,7 раза менше порівняно з Нідерландами, які були згадані раніше (рис. 4).

Рис. 2. Частка надходжень від акцизів на нафтопродукти в доходах бюджету у 2012 році, %



Джерело: розраховано на основі [15] та даних Державної казначейської служби України.

Рис. 3. Граничні ставки акцизного податку на нафтопродукти та зріджений газ в Україні та країнах ЄС-27



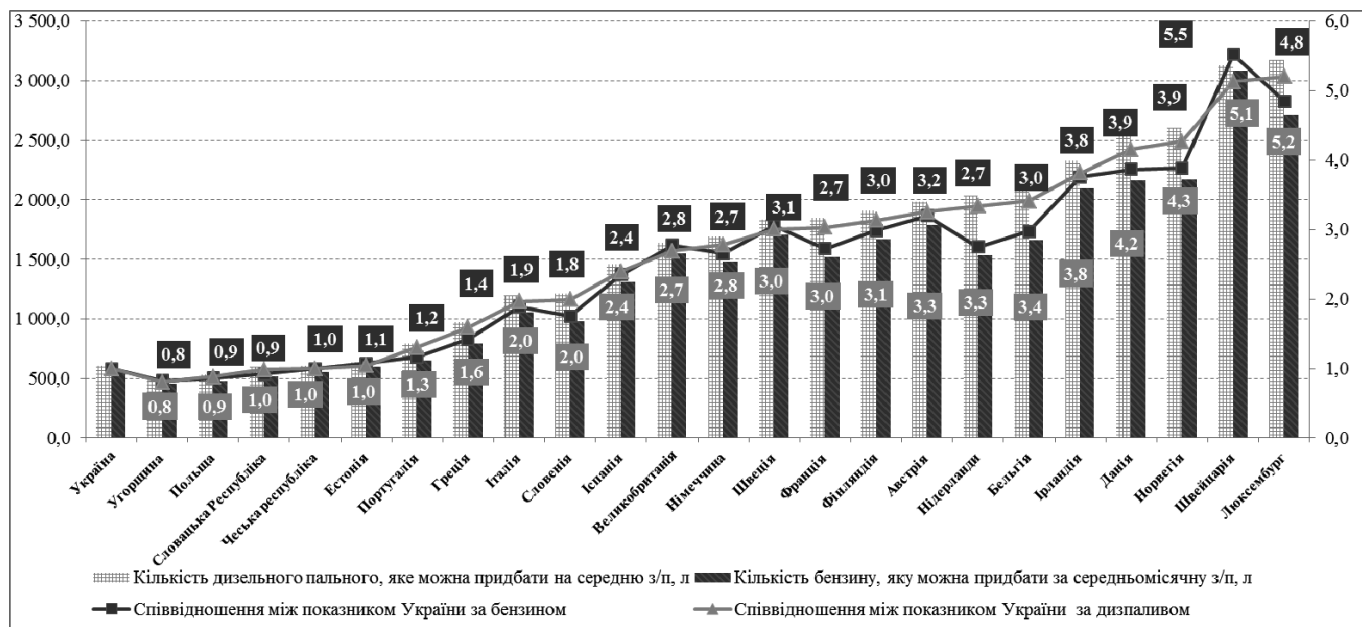
Джерело: [15] та дані Податкового кодексу України.⁸

Обов'язковими передумовами підвищення ефективності реалізації фіскального потенціалу акцизних податків на нафтопродукти мають бути заходи щодо: ліквідації контрабанди й фальсифікату нафтопродуктів, які, за оцінками, становлять 26,5% ринку [2]; збалансування структурних диспропорцій у споживанні нафтопродуктів в Україні, які виражені у переважанні імпорту над внутрішнім виробництвом; подолання цінових диспропорцій, які відображаються в обігу нафтопродуктів низької якості за високою ціною, що зумовлює несприйняття акцизних податків у суспільстві. Крім того, слід ураховувати, що підвищення ставок протягом найближчого часу зумовить зростання соціальної напруги в суспільстві з огляду на низьку купівельну спроможність населення. Адже нафтопродукти є товарами першої необхідності та займають значну частку у витратах населення, яка зростає з підвищенням цін.

Аналіз основних елементів акцизного й екологічного податку засвідчив, що об'єкт та база оподаткування, коло платників, та об'єктів оподаткування акцизного податку є більш широким, але в більшості позицій збігається. Таким чином, необхідним є об'єднання вказаних платежів у один акцизний податок зі збільшеною ставкою із середнім рівнем підвищення в середньому 5,4%⁹ і розподіл надходжень між державним дорожнім фондом та фондом охорони навколишнього природного середовища в пропорції, яка сформувалася до запровадження даної пропозиції. Відповідно до запропонованих реформувань необхідним є внесення змін і до Бюджетного кодексу.

Потребує перегляду і застосовуваний механізм податкової диференціації ставок пального за вмістом у ньому сірки, адже рівень викидів сполук сірки на 1 тис. дол. ВВП в Україні в 6,3 раза перевищує середній рівень у країнах ОЕСР. В Україні

Рис. 4. Співвідношення купівельної спроможності нафтопродуктів в Україні та деяких європейських країнах у 2012 році



Джерело: Розраховано за даними [12], [16], а також за даними Державної служби статистики України.

Таблиця 1. Вибрані характеристики екологічних класів автомобільного бензину та дизельного пального

№ з/п	Граничний вміст забруднюючих речовин у пальному	Бензин			Дизельне пальне		
		Стандарт Євро-3	Стандарт Євро-4	Стандарт Євро-5	Стандарт Євро-3	Стандарт Євро-4	Стандарт Євро-5
1	Сірка, мас. %	≤0,015	≤0,005	≤0,001	≤0,035	≤0,005	≤0,001
2	Свинець, г/л	≤0,005	≤0,005	≤0,005			

Джерело: Складено автором відповідно до [6].

Таблиця 2. Критерії диференціації ставок акцизного податку на дизельне пальне в Україні

№ з/п	Вміст сірки в пальному (ВСП)	Чинний механізм (акцизний і екологічний податок)		Пропонується	
		Ставка, євро за 1 тис. л	Вміст сірки в пальному (ВСП)	Ставка, євро за 1 тис. л	Вміст сірки в пальному (ВСП)
1	0,001 < ВСП ≤ 0,2	135,1	ВСП ≤ 0,035	145	0,005 < ВСП ≤ 0,035
2	ВСП ≤ 0,001	101,1	0,005 < ВСП ≤ 0,005	130	0,001 < ВСП ≤ 0,005
			0,001 ≥ ВСП	115	0,001 ≥ ВСП
				100	

Джерело: складено автором.

запроваджено дві ставки пального для дизельного пального з різницею у 30 євро: із вмістом сірки до 0,005 мас. % – 98 євро за 1000 кг і для пального з вмістом сірки не більш ніж 0,1 мас. % – 128 євро за 1000 кг Така практика відповідає чинній європейській. Так, диференціація ставок акцизів на пальне запроваджена в Німеччині, Бельгії, Люксембурзі, Нідерландах [17]. У зазначених країнах різниця між базовою ставкою та підвищеною становить у середньому 3,28%. Така податкова диференціація в сукупності з адміністративними призовами до того, що вміст сірки в бензині в європейських країнах зменшився з 86,76 у 2001 році до 5,7 мас. част. у 2011 році, а в дизельному пальному – зі 189,6 до 7,02 мас. част.

Слід зазначити, що наявність двох ставок акцизного податку в країнах ЄС залежно від вмісту сірки зумовлена тим, що цей інструмент діє в сукупності з адміністративними обмеженнями (екологічними стандартами) щодо якості пального. Вибрані характеристики екологічних класів автомобільного бензину та дизельного пального наведено в **табл. 1**.

Екологічні стандарти впроваджувались послідовно, тобто коли завершувалась дія одного екологічного стандарту, то починалась дія іншого, новий стандарт починав діяти через рік після офіційного набуття чинності нового стандарту. На сьогодні і до 1.09.2014 року в країнах ЄС діє стандарт «Євро–5».

Дві ставки диференціації пального за вмістом у ньому сірки були призначені для стимулювання переходу до вказаного стандарту, який передбачає більш якісне та екологічно менш шкідливе пальне із вмістом сірки до ≤ 0,001 мас. %.

На відміну від описаного європейського поступового переходу від одного стандарту до іншого, в Україні стандарти діють одночасно, кількість діючих екологічних та державних стандартів може досягати чотирьох. Вимоги до автомобільних бензинів, дизельного пального та інших видів нафтопродуктів, що виробляються, вводяться в обіг та реалізуються на території України, встановлюються Технічним регламентом, який набуває чинності з 10.07.2014 (далі Регламент) [6]. Відповідно до вимог останнього дозволяється виготовлення, введення в обіг і обіг палив, якість яких відповідає наступним екологічним класам автомобільних бензинів та дизельним паливам: Євро-3, Євро-4, Євро-5 (вибрані характеристики екологічних класів нафтопродуктів наведено в табл. 1). Слід зазначити, що протягом трьох років з дня набрання чинності допускають в обіг пальне, яке відповідає нормативному документу, згідно з яким воно виготовлене, а також те, яке виготовлене і прийняте для обігу до дня вступу в дію регламенту.

У зв'язку з цим доцільним є внесення змін до чинного механізму диференціації ставок пального за вмістом сірки відповідно до екологічних класів автомобільного бензину та дизельного пального, які дозволені до обігу в Україні (**табл. 2**), тобто 1) 0,005 < ВСП ≤ 0,035; 2) 0,001 < ВСП ≤ 0,005; 3) 0,001 ≥ ВСП, з додатковою ставкою для пального, дозволеного до обігу протягом трирічного перехідного періоду: 4) ВСП ≤ 0,035.

Необхідним є виключення певних об'єктів оподаткування, які мають бути виведені з обігу в Україні. Зокрема, на сьогодні наявною є ставка для бензину із вмістом свинцю, що перевищує 0,013 г/л. Навіть якщо врахувати трирічний лаг до заборони продажу інших видів пального (крім тих, які відповідають екологічним критеріям Євро–3, Євро–4 та Євро–5), в Україні допускається максимальна концентрація свинцю в бензині 0,013 г/л [1], тому доцільність такого об'єкту оподаткування є сумнівною.

ВИСНОВКИ

Низькі рейтинги у світових екологічних індексах та високі показники енергоємності економіки України зумовили актуальність пошуку методів зниження негативного навантаження на навколишнє природне середовище, до яких у провідних країнах світу належить акцизна оподаткування енергоресурсів. Рівень акцизного оподаткування нафтопродуктів в Україні є значно нижчим, ніж у країнах ЄС, проте при визначенні перспектив підвищення рівня оподаткування нафтопродуктів слід враховувати низький рівень купівельної спроможності. Обов'язковими передумовами підвищення ефективності реалізації фіскального потенціалу акцизних податків на нафтопродукти мають бути заходи щодо: ліквідації контрабанди й фальсифікату нафтопродуктів; збалансування структурних диспропорцій у споживанні нафтопродуктів в Україні. Акцизна політика повинна розвиватись у напрямку усунення невідповідностей критеріям оптимальності системи оподаткування, які виражаються в наявності подвійного оподаткування акцизним та екологічним податком, що зумовлює підвищення трансакційних витрат для платників податків. Необхідним є об'єднання значених податків і запровадження розподілу надходжень від них між державним дорожнім фондом та фондом охорони навколишнього природного середовища. Потребує перегляду і механізм податкової диференціації ставок дизельного пального за вмістом у ньому сірки. Доцільним також є запровадження шкали ставок відповідно до екологічних класів дизельного пального, які дозволені до обігу в Україні.

ПОСИЛАННЯ

1. Індекс екологічної ефективності (Environmental Performance Index) розраховується Центром екологічної політики та права при Єльському університеті (Yale Center for Environmental Law and Policy) спільно з Колумбійським університетом та Світовим економічним форумом та є методом кількісної оцінки і порівняльного аналізу показників екологічної політики держав світу, за допомогою ЕРІ країни світу ранжуються за результативністю екологічної політики. Порівняння індексів у динаміці дає можливість оцінки діяльності країни щодо досягнення встановлених цілей екологічної політики, відповідно до цього Україна входить до групи країн «weaker performers» (слабкі виконавці) з низьким показником досягнення екологічних цілей [9].
2. Показник екологічного навантаження на землю, різницю між «екологічним слідом» (environmental footprint) і біоємністю (biocapacity) розраховано на основі даних [11].
3. В т. н. е. на 1 тис. дол. ВВП в цінах 2005 року за паритетом купівельної спроможності.
4. Відношення надходжень від енергетичних податків в дол. США в цінах 2005 року до сукупного попиту на споживання енергоресурсів в т. н. е.
5. Витрати, пов'язані з розрахунком податкових зобов'язань, стягненням податків, і забезпеченням; та всі інші витрати, понесені будь-якою стороною, які дозволяють, сприяти і забезпечують стосунки між платниками податків та податковими органами [20]. Зазначені витрати включають ex ante витрати (наприклад, витрати на стягнення) and ex post costs витрати (наприклад, витрати на моніторинг). Витрати є спільними витратами як податкових органів (адміністративні витрати, витрати на обробку податкових декларацій та забезпечення дотримання вимог законодавства), так і платників податків (витрати дотримання, витрати на виконання податкових зобов'язань, на розрахунок і сплату податків) [18].

⁶ Розраховано за даними [19] та [14].

⁷ Дані щодо країн ЄС подано відповідно до інформації [14], щодо України – [7].
⁸ Для України вказано ставку, яка складається з акцизного та екологічного податку, розраховану за курсом НБУ (середній за I кв. 2014 року).

⁹ Пропозиції щодо об'єднання вказаних податків розроблені в рамках виконання НДР «Трансформація акцизної політики в Україні», яка виконується Науково-дослідним центром з проблем оподаткування НУДПСУ № держ. реєстрації 0113U000278.

ЛІТЕРАТУРА

1. Бензини автомобільні. Технічні умови : ДСТУ 4839:2007. – К. : Держспоживстандарт України, 2007. – 14 с. (Національний стандарт).
2. Дзеркало тижня. Україна [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://dt.ua/ECONOMICS/gaz-ukrainy-2020-mozhet-byt-zadeystvovana-v-sheme-kontrabandyh-postavok-benzina-v-ukrainu-117579_.html.
3. Калетнік Г. М. Розвиток ринку біопалив в Україні: монографія / Калетнік Г. М. – К. : Аграр. наука, 2008. – 461 с.
4. Коротун В. І. Податкове регулювання національного ринку нафтопродуктів / В. І. Коротун // Науковий вісник Національного університету ДПС України. – 2011. – № 4 (55). – С. 113–120.
5. Науково-практичний коментар до Податкового кодексу України: в 3 т. / кол. авторів [за заг. ред. М. Я. Азарова]; Міністерство фінансів України. – К., 2010. – Т. 3. – 516 с.
6. Про затвердження Технічного регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, судових та котельних палив : постановою КМ України від 01.08.2013 р. № 927 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: Інформаційно-правова система ЛІГА : ЗАКОН.
7. Профессиональный интернет-дайджест НефтеРынок [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.nefterynok.info.
8. Трансформація акцизної політики України / В. І. Коротун, С. С. Брехов, Н. В. Новицька та ін. – Ірпінь : ВЦ Національного університету ДПС України, 2014. – 72 с. – (Препринт / НДЦ ПО Національного університету ДПС України).
9. Environmental Performance Index 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://epi.yale.edu/>.
10. CO2 Emissions from Fuel Combustion IEA Statistics at Highlights. – 2013. – 134 p. [Електронний ресурс]. – Site of International Energy Agency. – Режим доступу: <http://www.iea.org/>.
11. Ecological Footprint Atlas 2010 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.footprintnetwork.org/en/index.php/GFN/page/ecological_footprint_atlas_2010.
12. Energy Prices & Taxes, 4th Quarter 2013 – International Energy Agency [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.iea.org.
13. Environment at a Glance 2013: OECD Indicators, Paris: OECD Publishing. – 2013. – 108 с. [Електронний ресурс]. – Site of OECD iLibrary. – Режим доступу: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264185715-en>.
14. EU Energy in Figures – Pocketbook 2013 [Електронний ресурс]. – Market observatory & Statistics. – Режим доступу: http://ec.europa.eu/energy/observatory/statistics/statistics_en.htm.
15. Excise duty tables. Part II – Energy products and Electricity. (In accordance with the Energy Directive Council Directive 2003/96/EC, shows the situation as at 01.01.2014, European Commission, 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ec.europa.eu.
16. Interactive statistical database of the OECD [Електронний ресурс]. OECD. Stat. – Режим доступу: http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=MON2012_2#.
17. Novytska N. V. European practice in excise taxation on mineral oil products / N. V. Novytska // Management and Development of Financial Systems in Eastern European Countries Current State and Problems. – Cracow. – 2013. – № 4. – С. 235–242.
18. Sandford C. Administrative and compliance costs of taxation / Sandford C., Godwin M., Hardwick P.] Bath, U.K. : Fiscal Publications. – 1989.
19. U.S. Energy Information Administration [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.eia.gov.
20. Vollebergh H. R. J. Transaction costs and European carbon tax design / H. R. J. Vollebergh // In Environmental standards in the European Union in an interdisciplinary framework [ed. M. Faure, J. Vervaele, and A. Weale], Antwerp: MAKLU. – 1995. – P. 135–54.

117 років! 1897 – від ідеї журналу до сьогодні – 2014



110 років! 1904 – 1914 – як щомісячний журнал – 1997 – 2014