

Асоціація
МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ
ПЕРЕВІЗНИКІВ УКРАЇНИ



ASSOCIATION
of INTERNATIONAL ROAD
CARRIERS of UKRAINE

вул. Щорса, 11, м. Київ, 03150, Україна * 11, Schorsa str., Kyiv, 03150, Ukraine
Phone (044) 201-54-01 • Fax (044) 201-02-30 • E-mail: aircu@asmap.kiev.ua

Вих. № 114-1/ДВР
від 08.08.2015 р.

Міністру інфраструктури України
Пивоварському А.М.

Шановний Андрію Миколайовичу!

Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України висловлює Вам свою повагу та звертається з наступним.

У черговий раз на сайті Міністерства інфраструктури України розмішений проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження плати за проїзд транспортних засобів для компенсації шкоди, завданої автомобільним дорогам загального користування», розроблений з метою створення додаткових джерел фінансування дорожнього господарства. Законопроектом передбачається введення плати для вантажних автомобілів з максимальною дозволеною загальною масою 12 т і більше.

Асоціація неодноразово висловлювала свою позицію стосовно необхідності доопрацювання зазначеного законопроекту і передчасності його прийняття, та наразі зосереджує увагу на двох важливих аспектах.

1. Чинним законодавством визначена чітка система фінансування дорожнього господарства. Джерелами фінансування є акцизний податок, ввізне мито на пальне і шини, плата за проїзд автодорогами з перевищенням встановлених вагових параметрів.

За статистичними даними українці щороку споживають близько 10 мільйонів тонн пального, що має приносити дорожній галузі щонайменше 36 млрд. гривень. Але ніхто не в змозі відповісти на запитання: скільки цих коштів реально спрямовується на дорожнє господарство? Натомість кожного разу, коли обговорюється формування бюджету, ми чуємо про підвищення акцизів, додаткові збори за дороги тощо. Тобто прозорого механізму використання цих коштів на сьогодні, на жаль, не запроваджено.

За розрахунками Державного агентства автомобільних доріг України мінімальна щорічна потреба дорожньої галузі у фінансуванні складає 35-40 млрд. гривень. У 2014 році обсяги фінансування склали близько 17 млрд. грн., з яких, зокрема, 11 млрд. грн. – це погашення кредитних зобов'язань. Фактичний обсяг фінансування галузі у минулому році становив 3,3 млрд. гривень.

Державним бюджетом України на 2015 рік взагалі скасовано цільові джерела фінансування дорожнього господарства, що раніше акумулювалися в спеціальному фонді держбюджету. Запроваджене фінансування всіх видатків дорожнього господарства із загального фонду не дає розуміння

0538850

обсягів коштів, що будуть передбачені на поточний рік, що може призвести до ще більшого погіршення стану дорожньої мережі. Це прогнозовано означає, що виділення коштів на дороги відбуватиметься за залишковим принципом, після того, як будуть задоволені потреби інших сфер економіки, що мають захищені статті або цільові джерела фінансування у спеціальному фонді держбюджету.

Для того, щоб запроваджувати нові джерела фінансування, в першу чергу, необхідно реально використовувати ті, що вже є. Для цього потрібно прийняти зміни до законодавства в частині створення Державного дорожнього фонду України з фактичним наповненням цільових джерел його формування та з відокремленням його адміністрування. Тобто, щоб усі кошти, передбачені законодавством, поступали саме на фінансування доріг. Це дасть змогу прискорити розвиток мережі автомобільних доріг та поліпшити їх транспортно-експлуатаційний стан, сприятиме підвищенню конкурентоспроможності мережі автомобільних доріг.

Також необхідно запровадити звітування перед громадськістю щодо цільового використання коштів дорожнього фонду на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення, на чому наполягають перевізники.

2. Розроблений міністерством законопроект «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження плати за проїзд транспортних засобів для компенсації шкоди, завданої автомобільним дорогам загального користування» не дає відповіді на ряд запитань.

Не зовсім зрозуміло, за які саме дороги буде справлятися плата, оскільки зазначено, що ця норма не застосовується до платних автомобільних доріг та їх окремих ділянок. В той же час відповідно до пояснювальної записки до проекту Закону ця плата пропонується як додаткове джерело фінансування ремонтно-будівельних робіт на мережі автодоріг близько 21000 км. Хотілося б мати розуміння щодо конкретних ділянок доріг, за користування якими планується введення такої плати, та черговість їх запровадження, зважаючи на сучасний стан автомобільних доріг.

Для прикладу.

Система електронного збору оплати viaTOLL Польщі охоплює автомобільні дороги, загальна довжина яких складає 2190 км.

Національна електронна система збору плати за проїзд по автомагістралях Білорусі під торговою маркою BelToll покриває 1302 км.

У переважній більшості країн Європейського Союзу встановлена плата за користування певною якісною інфраструктурою: **автомагістралями або багатосмуговими автомобільними дорогами** за своїми техніко-експлуатаційними характеристиками аналогічними до них, а також мостами, тунелями – в залежності від пройденої відстані.

При цьому **враховується екологічний клас автомобілів та є можливість скористатися альтернативними не платними дорогами.**

Принаймні не існує одночасного справляння плати за проїзд вантажними автомобілями та за проїзд платними дорогами.

На нашу думку, таку плату потрібно сплачувати лише за якісні автомагістралі (при наявності альтернативних автодоріг), які відповідають європейським нормам. На жаль, у нас практично відсутня така інфраструктура, за яку можливе застосування такої оплати.

Крім того, введення плати для вантажних автомобілів суперечитиме положенням діючих міжурядових Угод, більшість з яких ратифіковані Верховною Радою України, мають силу Законів України та передбачають взаємне звільнення від оплати за проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів, крім мережі платних доріг. Поряд з цим іноземні перевізники, в угодах з якими не передбачено звільнення, будуть платити за дороги двічі.

Свого часу Україна мала проблеми у взаємовідносинах з Республікою Польща саме через справляння дорожніх зборів. Внесені у 1994 році зміни до Закону України "Про систему оподаткування" надавали право органам місцевого самоврядування запровадити справляння зборів за проїзд територіями прикордонних областей транспорту, що прямує за кордон. Такі збори справлялися з польських перевізників у ряді прикордонних областей.

Як наслідок, рішенням Уряду Республіки Польща з травня 2002 року було запроваджено компенсаційний збір з українських перевізників у сумі 370 злотих. При цьому у коментарях Міністерства інфраструктури Республіки Польща зазначалося, що ця плата "...является выравнивающей и соответствует уровню местных сборов, которые взимаются с польских перевозчиков во Львовской, Волынской и Одесской областях". Компенсаційний збір було відмінено лише з прийняттям відповідного Закону України (№ 703 – IV, 2003 рік), який скасував вищезазначені збори та врегулював проблему.

Поряд з цим, на фоні повної відсутності у законопроекті процедури справляння плати, не викликає довіри до влади одночасне встановлення санкцій до перевізника за порушення порядку внесення плати за проїзд (у статті 60 Закону України «Про автомобільний транспорт») у розмірі 85000грн. та до водіїв (у статті 132² Кодексу України «Про адміністративні правопорушення») у розмірі 3230 грн. та у разі повторного порушення - 6460 грн., що на нашу думку, є не обґрунтованими.

Враховуючи вищевикладене, АсМАП України розраховує на розуміння та підтримку наших пропозицій.

З повагою

Президент АсМАП України



Л.М. Костюченко