

№210 від

03.07.2020

Депутатам Комітету Верховної Ради України:
з питань фінансів, податкової та митної політики,
з питань транспорту та інфраструктури,
з питань соціальної політики та захисту прав ветеранів,
з питань правоохоронної діяльності,
з питань екологічної політики та природокористування,
з питань бюджету,
з питань антикорупційної політики,
з питань інтеграції України з Європейським Союзом

Зауваження до законопроектів №3704, 3705, 3706 від 19.06.2020

23 червня 2020 року у Комітеті Верховної Ради були передані на розгляд законопроекти 3704, 3705, 3706 від 19.06.2020. Ці законопроекти пропонують скасувати акцизний податок на купівлю старих автомобілів з Європи - єдиного податку, що враховує вік, об'єм двигуна та тип палива автомобіля (показники, за яким можна обмежити ввезення автомобілів, що забруднюють середовище і негативно впливають на здоров'я громадян), а також коригують транспортний податок у спосіб, що залишає його "податком на розкіш", а не "податком на викиди", яким би йому доцільно було бути.

Ряд пропозицій цих законопроектів є неприйнятними для громадян України, оскільки призведуть до збільшення кількості старих небезпечних автомобілів, які забруднюють навколишнє середовище, що підтверджено може призвести до:

- Збільшення кількості респіраторних, серцево-судинних та онкологічних захворювань,
- Погіршення якості повітря та шумового забруднення у містах,
- Погіршення дорожньо-транспортної безпеки,
- Погіршення транспортної ситуації у містах через збільшення заторів,
- Погіршення туристичної привабливості України,
- Суттєвого відхилення від законодавства країн Європейського Союзу,
- Суттєвого відхилення від міжнародних вимог та зобов'язань, пов'язаних зі змінами клімату.

Натомість ці законопроекти обмежують можливості громадян України купувати новіші, більш екологічні автомобілі, через встановлення транспортного податку лише на нові автомобілі.

Просимо Вас при розгляді цих законопроектів у Комітетах Верховної Ради та під час голосування за них врахувати подані далі зауваження від ГО "Екодія" та транспортних ініціатив з українських міст та бути свідомими тяжких негативних наслідків для здоров'я та життя громадян, якості повітря, збереження довкілля, транспортної ситуації та привабливості України на міжнародному рівні, до яких може призвести прийняття цих законів.

ЗАУВАЖЕННЯ:

1. До пунктів 3-8 законопроекту №3704.

Скасування єдиного виду оподаткування транспортних засобів, що базується на об'ємі, типі двигуна та на віці авто, виглядає недалекоглядним рішенням. Наразі таким податком в Україні є лише акцизний податок, що розраховується на основі об'єму циліндрів двигуна, типі палива, та віці автомобіля (ст. 215.3.5-215.3.8 Податкового кодексу України). Законопроект 3704 пропонує скасування цього податку повністю, у результаті чого в Україні більше не існуватиме ніякого оподаткування транспортних засобів за викиди CO₂ і забруднення повітря, які вони здійснюють.

Як Вам відомо, законодавство Європейського союзу вимагає оподаткування автомобілів на основі викидів: не лише під час реєстрації автомобіля (acquisition tax), а й за власність (property tax) і використання (motoring/fuel tax).

6 з 27 країн Євросоюзу при купівлі/реєстрації автомобіля вимагають сплатити один або декілька податків, що стосуються викидів забруднюючих речовин в атмосферу, зокрема: за стандартом викидів (EURO), за об'ємом циліндрів чи потужністю двигуна, за віком, за типом автомобіля, за споживанням палива або фіксований екологічний податок.

18 з 27 країн Євросоюзу при купівлі/реєстрації також здійснюють податок на викиди CO₂ або надають заохочення тим, чиї автомобілі викидають суттєво нижче рівня CO₂, який встановлений на рівні ЄС: до 2020 року - 130 г CO₂/км для легкових авто, 175 г CO₂/км для вантажних авто (еквіваленту української товарної позиції 8704); з 2020 року - 95 г CO₂/км для легкових, 147 г CO₂/км для вантажних).

Лише п'ять країн Євросоюзу не мають екологічної складової у податку при купівлі/реєстрації авто (Естонія, Німеччина, Латвія, Люксембург, Румунія), а ще одна не має реєстраційного податку взагалі (Швеція). Водночас, ці країни здійснюють щорічні податки на викиди з кожного автомобіля, що перебуває у власності (property tax).

Наразі функцію податку на викиди в Україні виконує акцизний податок. Сам по собі акцизний податок як податок на ввезення імпортової продукції (автомобілів) в Україну можна скасувати - але тоді обов'язково має бути розроблений реєстраційний екологічний збір, який розраховуватиметься залежно від об'єму або потужності двигуна, типі палива, віці автомобіля - одночасно зі скасуванням акцизного податку.

Пропонується не скасовувати акцизний податок для транспортних засобів до того моменту, поки не буде розроблений і проголосований податок на викиди від транспортних засобів (забруднення повітря і викиди парникових газів).

2. До пункту 9 законопроекту №3704.

Транспортний податок в Україні нараз виконує функцію "податку на розкіш", оскільки щорічно оподатковуються лише ті автомобілі, що коштують понад 375 мінімальних зарплат і є молодшими 5 років. Законопроектами 3704-3706 пропонується зменшити поріг оподаткування для автомобілів вартістю до 200 мінімальних зарплат і віком 8 років - тобто, фактично, залишити "податок на розкіш", але розширити його здійснення з дещо дешевших і старших автомобілів, ніж раніше.

З точки зору покращення здоров'я громадян, якості повітря, покращення транспортної ситуації та довготермінового її впливу, доцільно переробити цей податок на "транспортно-екологічний податок". Замість оподатковувати нові дороги авто (які очікувано викидають менше викидів і споживають менше палива), слід розробити систему оподаткування старих авто, які викидають більше і більш шкідливих викидів, споживають більше палива. Натомість новіші автомобілі, а особливо електромобілі, доцільно підтримувати законодавчими ініціативами.

Як Вам відомо, у 2012 році у Європейському союзі запровадили вимоги до виробництва автомобілів, що викидають не більше 130 г CO₂ /км - тобто, автомобілі, випущені після 2013 року, викидають суттєво менше парникових газів, ніж старіші авто. Але саме ця група автомобілів підпадає під оподаткування пропонованим транспортним податком - що очікувано змушуватиме людей купувати старіші і більш забруднюючі авто. Це не є далекоглядним підходом.

Пропонується здійснювати транспортний податок не з нових авто, а зі старих. Європейські авто віком до 8 років є більш екологічними з точки зору викидів парникових газів та інших забруднювачів, тому доцільніше створити заохочення до купівлі нових авто - наприклад, не оподатковувати цим податком. При цьому можна переглянути розмір транспортного податку.

3. До пунктів 2 законопроекту №3704 та п.1 законопроекту №3706.

Ініціатива зі скасування акцизного податку, ПДВ та частково ввізного мита для учасників бойових дій, осіб з інвалідністю, учасників ліквідації Чорнобильської катастрофи та інших, є зрозумілою з точки зору підтримки цих осіб. Водночас, якщо не порушити питання здоров'я громадян та захисту довкілля уже на цьому етапі, у майбутньому така транспортна політика може призвести до погіршення здоров'я у більшій кількості осіб.

Доцільно заохочувати громадян до купівлі "екологічно чистіших" транспортних засобів уже зараз. В рамках цих ініціатив доцільнішим є заохочувати до купівлі нових і більш екологічних автомобілів і зменшити привабливість купівлі старих автомобілів.

Зокрема, можна скасувати ПДВ та ввізне мито для перелічених категорій громадян на вживані авто, що не старші 8 років - і залишити всі ці податки для авто, що є старшими за 8 років. При цьому бажаним є залишити податок на основі об'єму двигуна, типу пального і віку - очікувано він буде меншим для цих авто, ніж для старших за 8 років.

4. До пункту 9 законопроекту №3704.

Виглядає незрозумілим, на якій підставі від транспортного податку звільняється водний транспорт, у т.ч. комерційний. Водний транспорт так само викидає парникові гази та забруднює атмосферу, і крім того, безпосередньо впливає на водні біоресурси через шумове забруднення, аварійні виливи забруднюючих речовин та травмування водної фауни гвинтами.

Пропонується реформувати транспортний податок для водного транспорту з метою спрямувати кошти на ліквідацію негативного впливу транспорту на водне середовище, але не скасовувати його повністю.

5. До пункту 2.1) Прикінцевих положень законопроекту №3704.

Ми підтримуємо повернення обов'язкового технічного огляду для старих авто, що не відповідають стандарту "Євро-4".

6. До пункту 2.3) Прикінцевих положень законопроекту №3704.

У частині скасування проходження процедури відповідності екологічним стандартам: ця процедура і вимога відповідності стандартам має залишатися. Враховуючи ситуацію, що склалася, можна допустити певні спрощення для окремих груп громадян, але не скасовувати цю вимогу повністю. Скасування проходження відповідності стандартам ЄВРО дає чіткий сигнал користувачам, що це не є важливим, і що надалі можна продовжувати купувати старі шкідливі автомобілі. Цього слід уникати і всіма способами виховувати і підтримувати розуміння, що використання авто призводить до шкідливого впливу на довкілля, а отже, користувачі є відповідальними за те, як і скільки вони це авто використовують.

7. До пункту 10.2) законопроекту №3704.

Щодо подальших пільг власникам старих автомобілів, які вони протягом років не розмитнили і не зареєстрували в Україні. Виглядає недалекоглядним очікувати, що всі 750 тис. власників нерозмитнених авто сплатять податок протягом 3 місяців після набрання чинності пропонованими законами. Власники нерозмитнених автомобілів відкладали цю процедуру роками, і роками закон пропонував все більші і більші полегшення для них. Це давало їм чіткий сигнал, що можна не дотримуватися законодавства, бо все одно закон їм дозволить ще раз і ще раз уникнути розмитнення і реєстрації. Це дає підстави очікувати, що ті, хто досі не використав можливості до полегшеної реєстрації старих авто в Україні, і далі не будуть цього робити, натомість будуть чекати подальших пільг.

Тому ми вважаємо нереалістичним очікування, що державний бюджет наповниться 17 млрд грн за рахунок того, що 500 тис. власників сплатять за реєстрацію. З попереднього досвіду, можна очікувати близько 200 тис. реєстрацій - а це 4,6 млрд грн. Ця сума майже дорівнює надходженням від сплати акцизного податку у 2020 році (4,1 млрд грн). Але, скасувавши акцизний податок, державний бюджет не отримає цих надходжень, починаючи з 2021 року - так само, як і не отримає розрахованих для законопроекту 17 млрд грн. Це означає, що законопроекти пропонують зменшення надходжень до державного бюджету, і не одноразове, а довготривале.

Вважаємо нереалістичним очікувати 17,36 млрд грн надходжень до бюджету у результаті реалізації пропонованої ініціативи, і просимо не скасовувати акцизний податок - принаймні до моменту, поки не з'явиться альтернативний податок, що базуватиметься на рівні викидів забруднювачів та парникових газів.

8. До пунктів 3-8 законопроекту №3704.

У законопроектах не йдеться про такі дружні до здоров'я людей і довкілля види транспорту, як велосипеди, електровелосипеди, електросамокати, гірдошки тощо (т.зв. засоби мікромобільності). Наразі ці види транспорту оподатковуються, і законопроекти пропонують лишити таку ситуацію й надалі.

З точки зору покращення здоров'я громадян, якості повітря у містах, транспортної ситуації у містах, підвищення якості життя та туристичної привабливості міст України доцільно спросити податкове навантаження, у першу чергу, для засобів мікромобільності, які не викидають ані парникових газів, ані забруднювачів повітря.

Пропонується спросити податкове навантаження на ввезення велосипедів, електровелосипедів, електросамокатів та інших засобів мікромобільності (самокати, гірдошки, скейтборди, ролики тощо).

Загалом, законопроекти 3704-3706 у нинішньому вигляді є такими, що заохочують і підтримують ввезення старих неекологічних і неефективних автомобілів в Україну, і стримують ввезення більш екологічних і безпечних і для довкілля, і для людини. Це призведе до того, що якість повітря суттєво погіршиться, збільшиться кількість респіраторних, серцево-судинних та онкологічних захворювань серед населення, погіршиться транспортна ситуація у містах зі зростанням числа автомобілів і особливо - погіршиться комфортність та туристична привабливість міст.

Доцільно саме зараз переосмислити і реформувати систему оподаткування транспортних засобів, з метою уникнення несприятливих наслідків у найближчому майбутньому.

Зі свого боку, ми пропонуємо експертну підтримку в розробці законопроектів та підзаконних актів у цій сфері і готові долучитися до ініціатив і робочих груп, що стосуються дружнього до людей і довкілля транспорту. Будь ласка, контакуйте з Іриною Бондаренко, фахівчиною з питань транспорту ГО «Екодія», 068-386-1954, ib@ecoact.org.ua

Довідково:

Законодавство Євросоюзу щодо вимог до викидів CO₂ при виробництві автомобілів до 2020 і після 2020 року: https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars_en

Оподаткування автомобільного транспорту у Євросоюзі:

<https://www.acea.be/publications/article/acea-tax-guide>

Оподаткування автомобільного транспорту на основі викидів CO₂ у Євросоюзі:

<https://www.acea.be/publications/article/overview-of-co2-based-motor-vehicle-taxes-in-the-eu>

З повагою,

Виконавча директорка
ГО «Екодія»

Гозак Н.О.

Вик. Бондаренко І.С.
ib@ecoact.org.ua