



У К Р А І Н А
О Д Е С Ь К А О Б Л А С Н А Р А Д А

Р І Ш Е Н Н Я

**Звернення Одеської обласної ради
до Прем'єр-міністра України В.Гройсмана, Голови Верховної Ради
України А. Парубія та Міністра фінансів України О. Данилюка
щодо продовження дії
митного експерименту до 01 січня 2020 року**

Враховуючи успішну дію в 2017 році як в Одеській області, так і в цілому в Україні митного експерименту, що має позитивний ефект та сприяє відновленню дорожньої інфраструктури в країні, надає можливість ефективно відновлювати дорожні шляхи, на які покладається непропорційне навантаження, та необхідність продовження у 2018-2019 роках розпочатої місцевими органами влади роботи з оновлення доріг, Одеська обласна рада

ВИРІШИЛА:

1. Підтримати звернення Одеської обласної ради до Прем'єр-міністра України В. Гройсмана, Голови Верховної Ради України А. Парубія та Міністра фінансів України О. Данилюка щодо продовження дії митного експерименту до 01 січня 2020 року (додається).

2. Голові Одеської обласної ради направити звернення до Прем'єр-міністра України, Голови Верховної Ради України та Міністра фінансів України.

Голова обласної ради

А.І. Урбанський

17 листопада 2017 року
№ 561-VII

Додаток
до рішення обласної ради
віл 17 листопада 2017 року
№ 561-VII

**Звернення Одеської обласної ради
до Прем'єр-міністра України В.Гройсмана, Голови Верховної Ради
України А. Парубія та Міністра фінансів України О. Данилюка щодо
продовження митного експерименту до 01 січня 2020 року**

Третій рік поспіль з вересня 2015 року по теперішній час в Україні триває митний експеримент, за яким 50% надпланових доходів митниці, що стягуються при митному оформленні товарів, спрямовуються на реконструкцію, поточний ремонт автомобільних доріг загального користування державного значення.

Суть митного експерименту: митниця заробляє в значній мірі тому, що є дороги. Фури, які пересуваються між державами, призводять до сильного зношування полотна. При цьому ступінь негативного впливу була зовсім не рівносильна сумам дорожніх зборів у паливних акцизах, які де-факто платять водії великих вантажівок. Відповідно той, хто має вигоду, повинен нести витрати за рахунок свого прибутку. Якщо до 2015 року дорожня галузь нічого не отримувала безпосередньо від митниці, то завдяки експерименту ситуація змінилася. Той, хто заробляє, став ділитися.

Спочатку дія експерименту поширювалася тільки на чотири «пілотних» області України - Одеську, Волинську, Львівську, Чернівецьку, а в 2016 році - і на місто Київ.

Йдеться про Закон України, прийнятий 03 вересня 2015 року № 666-VIII «Про внесення зміни до розділу VI «Прикінцеві та перехідні положення» Бюджетного кодексу України щодо експерименту в Одеській, Волинській, Львівській та Чернівецькій областях щодо фінансового забезпечення реконструкції, поточного ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення», згідно з яким експеримент повинен був діяти до 01 січня 2017 року. За вказаний законопроект 03 вересня проголосували 234 депутати Верховної Ради (з них 10 представників Одеської області).

В Одеській області дорожні роботи були розпочаті з реконструкції траси державного значення Одеса - Рені (на Бухарест) (М-15).

За 2 роки - з 2015 по 2016 - митний експеримент дозволив отримати місцевим бюджетам додаткових 2,8 млрд. грн. для ремонту дорожньої інфраструктури.

З 2017 року митний експеримент був поширений на всі області країни. Місцеві бюджети отримали додаткове фінансування для реконструкції та ремонту автодорожньої інфраструктури країни і, як результат, змогли забезпечити нову якість доріг і безпеку автомобільного руху.

За 10 місяців 2017 року митний експеримент дозволив закумулявати в місцевих бюджетах 12 млрд. грн. на ремонт і будівництво доріг (при плані Мінфіну на 2017 рік - 16,6 млрд. грн.). **Лідером у поточному році стала Одеська область з планом надходжень 3,2 млрд. грн., що дозволить відремонтувати 331,7 км доріг.**

Про успішність дії експерименту неодноразово наголошував і Президент України Петро Порошенко, відмічаючи, що митний експеримент і децентралізація дозволили будувати дороги по всій країні.

Разом з цим, незважаючи на успішну динаміку надходжень від митного експерименту у 2017 році, Кабінет Міністрів України вирішив припинити його дію, обравши інший шлях - формування на 2018 рік Державного дорожнього фонду, оскільки з 01 січня 2018 року в Україні починають діяти закони про створення державного дорожнього фонду у складі спецфонду державного бюджету. 35% коштів дорожнього фонду будуть витратитися на будівництво, реконструкцію, ремонт і утримання доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах. Ці кошти будуть виділятися у вигляді субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам. Субвенція на 2018 рік становить 11,4 млрд. грн.

Таке рішення Уряду має свої недоліки. По-перше, загальний обсяг Дорожнього фонду заплановано на рівні фактичних надходжень 2017 року (12 млрд. грн.), тільки тепер цей бюджетний ресурс з 2018 року буде спрямовуватися на дороги місцевого значення та комунальної власності.

По-друге, ресурс Дорожнього фонду розподілений непропорційно. Одеській області, наприклад, в якій проживає 2,4 млн. мешканців, передбачено на 2018 рік у проекті держбюджету України лише 468 млн. гривень. Якщо порівняти цей обсяг з обсягом, отриманим у 2017 році Одеською областю від митних надходжень, то це в п'ять разів менше планового показника. Що отримає Одеська область в результаті такого рішення Уряду - практично зупиниться та позитивна динаміка, яка була досягнута за останні 2 роки з ремонту доріг державного значення.

Так, наприклад, Вінницька область з чисельністю населення в 1,5 рази менше - навпаки отримає 686 млн. грн., що в 1,5 рази більше, ніж Одещина. Харківська область отримає більше всіх - 721 млн. грн. А бюджет міста Києва взагалі не отримає жодної копійки. І це при тому, що в Україні автомобільних доріг налічується 170 тис. км, а на початок 2017 року до 80% цих доріг знаходилося у вкрай поганому стані. Щорічна потреба у фінансуванні автодоріг в Україні оцінюється не менше ніж в 60 млрд. грн., а за оцінками експертів, для того, щоб відновити українські дороги протягом 10 років, потрібно кожен рік на ремонт виділяти майже 100 млрд. грн. або ж 3 млрд. євро.

Яскравим прикладом виступає Польща, якій після вступу в ЄС завдяки підтримці Євросоюзу за 10 років вдалося повністю оновити дорожнє

покриття. Коштувало це близько 50 млрд. євро - по 5 млрд. євро на рік. При цьому на ці гроші в країні робили не поточний ремонт доріг, а капітальний.

Зважаючи на те, що саме завдяки додатковим джерелам фінансування, які отримали місцеві бюджети в рамках митного експерименту, вдалося помітно поліпшити ситуацію як з трасами державного значення, так і з місцевими дорогами, які традиційно фінансувалися за залишковим принципом, у Верховній Раді України 18 серпня 2017 року був зареєстрований законопроект за № 7031 про внесення зміни до розділу VI "Прикінцеві та перехідні положення" Бюджетного кодексу України про продовження експерименту з фінансового забезпечення реконструкції, поточного ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення до 01 січня 2020 року.

08 листопада 2017 року даний законопроект був підтриманий не тільки на засіданні Комітету Верховної Ради з питань транспорту, а знайшов підтримку членів профільного Комітету, Міністерства інфраструктури України та Укравтодору та народних депутатів всіх фракцій, представлених у парламенті, з внесенням відповідних змін до Бюджетного та Податкового кодексів України.

Не підтримано дане рішення було тільки Міністерством фінансів України, яке вважає законопроект недоцільним, оскільки він впливає на дохідну та видаткову частини державного бюджету, що призведе до його розбалансування, акцентувавши на необхідності фінансування доріг з 01 січня 2018 року саме з дорожнього фонду. Оскільки Дорожній фонд має недофінансування протягом двох років, у зв'язку з цим в 2018 році заплановано спрямувати до фонду 50% від акцизів, в 2019 – 75%.

Крім того, 2018 рік стане «піковим» щодо повернення кредитів і всі кредитні зобов'язання ляжуть на ці 50% від акцизів, спрямованих до Дорожнього фонду. Як результат, бюджетних коштів залишиться замало, що призведе до провалу планів з відновлення доріг, тому **продовження митного експерименту - це гарантія того, що розпочаті у 2017 році та нові дорожні роботи триватимуть у 2018-2019 роках.**

У зв'язку з вищевикладеним ми як депутати Одеської обласної ради в межах виконання своїх повноважень, керуючись ст.ст. 10-13 Закону України «Про статус депутатів місцевих рад», вважаємо неприпустимим забирати у регіонів реальний інструмент ремонту й будівництва доріг та інфраструктури, **підтримуємо продовження в Україні «митного експерименту» до 01 січня 2020 року**, який дозволить продовжити розпочату місцевими органами влади роботу по оновленню доріг і матиме позитивний ефект в цілому для відновлення дорожньої інфраструктури в Україні та вимагаємо від Уряду внесення відповідних змін до Бюджетного кодексу України та проекту Державного бюджету України на 2018 рік до другого читання.