

Проценко І.А

## **ФІНАНСУВАННЯ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА: ПРОБЛЕМИ ТА МОЖЛИВЕ ВИРІШЕННЯ**

На сьогоднішній день в Україні стоїть проблема недостатнього фінансування дорожнього господарства. У статті проаналізовано механізми і джерела фінансування дорожнього господарства, діючі закони України, порівняння з джерелами країн СНД і Західної Європи, а також висвітлено можливі способи вирішення існуючих недоліків.

Цій темі неодноразово присвячувались статті, зокрема Павленка В.О.: “Джерела формування дорожніх фондів” [1] де було проведено порівняння джерел формування дорожніх фондів розвинутих країн світу, які до речі теж стикаються з дефіцитом бюджету.

В Україні основними джерелами фінансування згідно Закону України “Про джерела фінансування дорожнього господарства України” [2] є акцизний збір і ввізне мито на нафтопродукти, імпортовані на територію України транспортні засоби та шини до них, податок з власників транспортних засобів. Тобто податки платять безпосередньо користувачі автомобільних доріг, що є справедливо і відповідає практиці розвинутих країн. Цим Законом передбачено створення у складі Державного бюджету України Державного і територіального дорожнього фонду України з формуванням їх доходних частин:

Державний дорожній фонд за рахунок надходжень від:

- акцизного збору;
- ввізного мита на нафтопродукти;
- акцизного збору та ввізного мита з імпортованих на митну територію України транспортних засобів та шин до них.

Територіальні дорожні фонди за рахунок:

- податку з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів;

- плати за придбання торгових патентів пунктами продажу нафтопродуктів (автозаправними станціями, заправними пунктами);

- частини коштів Державного дорожнього фонду України відповідно до порядку розподілу, встановленого Кабінетом Міністрів України.

Зазначені кошти не підлягають вилученню або витрачанням на цілі, не пов'язані з потребами дорожнього господарства.

У випадках, коли ці кошти не витрачені протягом поточного бюджетного року, вони зберігають цільове призначення в наступному році. Це є позитивним моментом, тому що в попередні редакції Закону дозволялося використання коштів дорожніх фондів на кредитні, депозитні операції, надання позичок тощо, в тому числі на фінансування державних органів, а також їх апарату.

Негативним є те, що:

1) управління коштами дорожніх фондів перейшло від Міністерства транспорту до визначеного Кабінету Міністрів порядку (який ще не визначено), хоча зрозуміло, що без Міністерства транспорту тут не обійтися (ст. 2 ч. 5). Одночасно згідно зі ст. 4 Закону кошти територіальних дорожніх фондів спрямовуватимуться по напрямках, визначених відповідно Верховною Радою Автономної Республіки Крим, обласними радами та міською радою міста Севастополя, тому хто розпоряджатиметься коштами - невідомо;

3) ліквідовано дорожні фонди в бюджетах місцевого самоврядування та районів. Всі кошти акумулюватимуться в бюджетах верхні рівнів: Державному, республіканському бюджеті Автономної Республіки Крим, обласних бюджетів та бюджеті міста Севастополя (ст. 4). Дивує те, що навіть столицю - Київ позбавлено дорожнього фонду чи може там із дорогами все гаразд, але чомусь Севастополь - ні. Напевно вперше в законодавчій практиці Севастополь отримав переваги над Києвом, хоча ще з часів СРСР вони отримували їх на однаковому рівні.

Основним джерелом фінансування дорожнього господарства є акцизний збір і ввізне мито на нафтопродукти, імпортовані на територію України транспортні засоби та шини до них. Починаючи з 2003 року 70% яких почали зараховуватися на спеціальні рахунки бюджету. За умови цільового використання вищезгаданих зборів

їх частка в загальній сумі зборів на дорожні роботи склала б 70-80%.

Для порівняння в тих країнах що перейшли на систему “користувач платить”, податок на пальне є основним платежем що дає від 60 до 80% загального обсягу доходних надходжень до бюджету.

Іншим важливим джерелом фінансування дорожнього господарства, призначеним для фінансування доріг місцевого значення, є податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів. Згідно діючого законодавства територіальні дорожні фонди 85% із суми цього податку спрямовують на фінансування витрат, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування, а також сільських доріг, а 15% - до бюджетів місцевого самоврядування на ремонт і утримання вулиць в населених пунктах, що належать до комунальної власності і суміщаються з автомобільними дорогами загального користування державного значення.

Ставка податку встановлена в гривнях. Її розмір залежить від марки автомобіля та об'єму циліндра двигуна [3].

25.03.2005р. скасовано пільги державним підприємствам автомобільного транспорту загального користування, зайнятих на перевезенні пасажирів, на які в установленому законом порядку визначено тарифи оплати проїзду в цих транспортних засобах, і приватним та колективним підприємствам (ст. 4 п. а); учбовим автомобілям, які використовуються за призначенням та які належать бюджетним навчальним закладам (ст. 4 п. б). Це допоможе залучити додаткові кошти на дорожнє фінансування.

Отже, надходження до бюджету від сплати податку мають знаходитися під впливом наступних чинників:

- обсягу парку автомобілів;
- структури автомобільного парку;
- обсягу наданих пільг по сплаті податку.

В дійсності спостерігається відсутність сталого зв'язку між зростанням кількості автомобілів та надходженнями податку. Щороку відбувається зростання парку автомобілів, особливо службових, а сума податку зменшилася: так у 2004 році на 4,2%

в порівнянні з 2002 роком. Це можливо або внаслідок переходу частини платників у пільгову категорію, або кардинальною зміною структури парку автомобілів через його поповнення машинами з менш потужними двигунами, де ставка податку є значно нижчою. На практиці не відбулося зростання пільг по податку. Що стосується змін структури парку автомобілів, то на сьогодні існує чітка тенденція до зростання потужності двигуна у сучасних легкових автомобілях.

**Таблиця 1** - Розрахунок податку з власників транспортних засобів, наведений у пояснювальних записках до проектів бюджету 2000-2004 років, тис.грн. [5]

	2000	2001	2002	2003	2004
Пільги по податку	26030	25780	30300	26000	
<b>Сума податку</b>	<b>370000</b>	<b>455000</b>	<b>590000</b>	<b>560000</b>	<b>565000</b>
в тому числі:					
з вантажних автомобілів			324500		
з легкових автомобілів			228330		
податок з юридичних осіб-власників транспортних засобів		273000		373900	360740
податок з фізичних осіб-власників транспортних засобів		182000		186100	2042060

Аналіз даних таблиці 1 показує, що наведена інформація щодо здійснення прогнозних розрахунків надходжень до місцевих бюджетів податку з власників транспортних засобів не є достатньо зрозумілою, оскільки містить надзвичайно обмежену аргументацію відносно оцінки змін бази оподаткування. Розрахунок ґрунтується

лише на даних щодо обсягу наданих пільг по сплаті податку без врахування тенденцій змін у найближчій перспективі обсягу автомобільного парку та його структури.

Це свідчить про низьку якість планування даного виду податку та про втрату з боку Міністерства фінансів та фінансових органів на місцях контролю за важливим джерелом бюджетних надходжень.

Зазначимо, що в Законі України “Про джерела фінансування дорожнього господарства України” відсутнє таке джерело фінансування, як плата за проїзд автошляхами України іноземного автотранспорту та плата за понаднормативні вагові габаритні параметри. Після введення в дію Закону України “Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску” [4] кошти, отримані на кордоні за проїзд територією України великогабаритних і великовантажних транспортних засобів, а також транспортних засобів іноземних держав **спрямовуються через загальний фонд Державного бюджету на дотації вирівнювання місцевим бюджетам, а не на фінансування дорожнього господарства, оскільки не розроблено механізму розподілу коштів єдиного збору на спеціальні рахунки бюджету за цільовим призначенням.**

В Україні, як і в більшості країн, що входять до Європейського союзу, оплата за проїзд територією країни іноземних автомобілів нараховується пропорційно кількості пройдених кілометрів. Також враховується:

- вантажопідйомність (пасажиромісткість);
- загальна маса автомобіля;
- перевищення нормативних параметрів.

У більшості країн СНД оплата залежить від кількості днів перебування іноземного транспорту на території цих держав, тобто Україна перейшла до більш сучасного ринкового механізму.

Максимальна плата з одного авто при проїзді через всю територію України складає лише 26 євро (легкові автомобілі звільнені від оподаткування). Для порівняння наведено суми зборів у Білорусії.

**Таблиця 2** - Суми зборів у Білорусії [5]

Вид транспортного засобу	Розмір збору, \$ США	
	Двосторонні перевезення	транзит
Вантажні автомобілі		
від 3,5 до 10 тонн	35	70
від 11 до 24 тонн	50	100
понад 24 тонни	80	150
Автобуси місткістю		
від 13 до 30 місць	25	50
понад 30 місць	45	90
Легкові автомобілі	-	-

Як бачимо Україна практично безкоштовно надає свої дороги у користування транспортних засобів інших держав, більше 50% яких звільненні від оподаткування, за умовами двосторонніх угод між державами. Втрати сягають десятків мільйонів гривень. Крім того розмір плати за користування дорогами України іноземного транспорту та звільнення від оподаткування легкового іноземного транспорту не покриває нанесеної ними шкоди, хоча в цілому мала б дорівнювати витратам на створення, відновлення та експлуатацію автодоріг.

Виходячи з вищезазначеного можна зробити висновок, що в Україні ще не створено повністю цільового оподаткування на потреби дорожнього господарства. Тільки податок з транспортних засобів у повному обсязі йде на дорожні роботи, інші джерела лише частково. А плата за проїзд територією України транспортних засобів інших країн взагалі не є джерелом! Хоча за даними англійського інституту “Рендел”, за коефіцієнтом транзитності, який відображає розвиненість усіх видів транспортних зв’язків і відповідної їм інфраструктури, Україна посідає перше місце в Європі [5], але користі з цього має мало.

Для того, щоб найближчим часом ситуація почала змінюватися на краще, необхідно всі джерела, що перелічені законом [2] у повному обсязі спрямувати на потреби дорожнього господарства та долучити збір за користування дорогами іноземним

транспорт [3], розміри якого відповідали б нанесеним збиткам і почати врешті-решт заробляти на своєму вигідному геополітичному положенні.

При пошуку інших джерел фінансування дорожнього господарства доцільно звернути увагу на підприємства, які ведуть “бізнес на дорозі”: торгівля допоміжними товарами, плата за паркування, тощо. Такі структури мали б сплачувати спеціальний дорожній місцевий податок, який би поступає на ремонт та утримання саме тієї ділянки дороги, де розташований зазначений об’єкт.

## Література

**1. Павленко В.О.** Джерела формування дорожніх фондів - Автошляховик України № 1 - 2003 рік. Стр. 43-45.

**2. Закон України** “Про джерела фінансування дорожнього господарства України” від 18.09.1991 № 1562-ХІІ.

**3. Закон України** “Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів” від 11.12.1991 - № 1963-ХІІ.

**4. Закон України** “Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України” від 04.11.1999 року № 1212-ХІV.

**5. Юхновський І.Р.** Транспортний комплекс України. Автомобільні дороги: Проблеми та перспективи - К.:ФАДА, ЛТД, 2004 - 176 стр.