

Черникова Є.Г., асистент
Степаненко А.О., магістрант

Донецький національний технічний університет

НЕОДНОЗНАЧНІСТЬ ДЛЯ УКРАЇНИ ПРИЙНЯТТЯ ЗАКОНУ ПРО УТИЛІЗАЦІЮ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Однією з найважливіших функцій та основним засобом фінансового забезпечення діяльності держави є оподаткування. Правильне функціонування податкової системи повинно сприяти соціально-економічному розвитку країни та забезпеченню достатності сукупних податкових надходжень до бюджетів усіх рівнів та державних цільових фондів. Для створення умов формування сприятливого інституційного середовища оподаткування прийнято новий податкового кодексу України, який до речі досі зазнає змін. Розглянемо зміни у податковому кодексі, пов'язані з екологічним податком за утилізацію знятих з експлуатації транспортних засобів.

8 серпня 2013 року набув чинності Закон України «Про утилізацію знятих з експлуатації транспортних засобів» від 4 липня 2013 року № 421-VII, який встановлює порядок зняття з експлуатації транспортних засобів на території України та їх утилізації з метою забезпечення належної охорони навколишнього природного середовища, життя і здоров'я громадян.

Платниками податку з утилізації знятих з експлуатації транспортних засобів є особи, які: 1) ввозять на митну територію України транспортні засоби та/або кузови до них у митному режимі імпорту; 2) здійснюють виробництво (виготовлення) транспортних засобів на митній території України для їх продажу на внутрішньому ринку України; 3) набувають транспортні засоби в осіб, які не є платниками цього податку.

Ставки екологічного податку встановлені в залежності від виду транспортного засобу і становлять від 5 500 до 11 000 гривень. Базова ставка податку помножується на коефіцієнт, який залежить від об'єму двигуна і маси

транспортного засобу і становить від 0,8 до 12. Також закон передбачає створення при Міністерстві екології та природних ресурсів фонду охорони навколишнього середовища, куди і зараховуватимуть 70 % надходжень від податку. Плановані надходження до бюджету – на рівні 2-2,5 млрд. грн.

При оформленні нової машини з об'ємом двигуна, скажімо, півтора літри, доведеться заплатити від 7 тис. грн. За новий джип із двигуном 3,5 літри – аж від 45 тис. Для автомобілів, що були у вжитку, ставки одразу зростають у 3-4 рази. За такий самий джип, але старий, треба буде викласти аж 192 тис. грн. За старі автомобілі збір платитимуть покупці при оформленні. За нові – державі мають сплачувати компанії-автоімпортери. Але ті одразу заявили – утилізація ляже на плечі покупців.

Нагадаємо, що за період 2008-2012 років пройшли первинну реєстрацію 1,24 млн. легкових автомобілів. Тільки за підсумками 2012 року в Україні було імпортовано майже 205 тис. легкових автомобілів. Автопарк автомобілів в Україні на сьогодні оцінюється в 7,5 млн. штук, при цьому кількість автомобілів у світі перевищила 1,2 млрд. штук.

На думку аналітиків, Україна зіткнулася з ситуацією, через яку проходили багато розвинених країн і що розвиваються – в країні різко збільшилася кількість автотранспортних засобів, на утилізацію яких немає фінансових ресурсів. Тому прийняття закону про утилізацію – це природний і нормальний крок, спрямований на врегулювання цієї проблеми. Причому цілком очевидно, що, як і у випадку з використанням пластику, плата за утилізацію повинна лягати саме на імпортерів і внутрішніх виробників автомобілів. Тільки для імпортерів ця плата має конкретне грошове вираження, а для внутрішніх виробників вона може бути як у грошовій формі, так і у формі зобов'язань по створенню пунктів збору старих авто і виробництв з їх утилізації.

У Європі податок на утилізацію теж є, але там ця процедура має кілька кардинальних відмінностей. Перша – ціна, що сплачують європейці за знищення авто: вона напряму залежить від середньої зарплати. Друга – право вибору: продати авто, утилізувати чи платити податок і користуватись далі. Як і

в розуміння європейців, так і в логіку українців примусова конфіскація, про яку так багато говорять, не вкладається аж ніяк. Як і новоявлені вимоги до екологічних авто при такому низькому рівні життя. Радую водіїв, що схеми, як буде відбуватися реалізація закону, поки що немає. Як показує практика, розробка механізму – це щонайменше кілька спокійних для автовласників місяців.

У країнах Європи мережі пунктів прийому і розбирання транспортних засобів створюються і удосконалюються вже майже 40 років. Тому процес фінансування цих заходів не потребував значних одноразових інвестицій. Крім того, в цих країнах активно працюють громадські екологічні фонди, які узяли на себе частину витрат по створенню мережі пунктів утилізації автотранспортних засобів.

Фінансовим джерелом створення в Україні сучасної системи утилізації автотранспорту і реалізації політики екологічної безпеки є екологічний податок. Тобто, витрати, пов'язані з утилізацією знятих з експлуатації транспортних засобів, понесуть як іноземні, так і вітчизняні виробники. Зокрема, суб'єкти підприємницької діяльності на території України повинні за власні кошти створити мережу по прийому і розбиранню транспортних засобів і їх подальшої утилізації, а також забезпечити повторне використання матеріалів, отриманих від розбирання і утилізації транспортних засобів.

Як зазначають посадовці, закон про утилізацію транспортних засобів створює умови для оновлення автопарку. Автовиробники переконані, що наступним кроком має бути затвердження Програми утилізації транспортних засобів, що є світовою практикою і застосовується у багатьох країнах, як з метою поліпшення екологічної ситуації, так і пожвавлення автомобільного ринку. Реалізація цієї програми дозволить фізичним особам отримати компенсації за здачу свого автомобіля на утилізацію.

Українські автоімпортери виступили з критикою ухвалених законів, зокрема, з огляду на низку недоліків та відсутність чітких критеріїв визнання транспортних засобів такими, що підлягають зняттю з експлуатації та передачі

на утилізацію. На їх думку сплата екологічного податку на утилізацію знятих з експлуатації транспортних засобів створить законодавчі преференції для обраних і не спрямована на розвиток української автомобільної галузі. Імпортери іномарок впевнені – їх просто хочуть витіснити з ринку. Адже збір не стосується українських автовиробників. Їх нині два – «Укравто», що виготовляє Daewoo, та корпорація «Богдан». Закон дає їм право проводити утилізацію власними силами.

У європейському диппредставництві зазначають, що введення утилізаційного збору на автомобілі завдасть більше шкоди експортерам автомобілів з Євросоюзу, ніж з інших країн, оскільки продукція ЄС становить левову частку в українському імпорті автомобілів. Про це йшлося у листі глави представництва ЄС в Україні Яна Томбінського, в якому він звернувся до президента України Віктора Януковича з проханням накласти вето на цей закон. Також ця тема піднімалася під час діалогу з питань бізнес-клімату між Україною та ЄС, який пройшов у Києві 25 липня 2013 року.

Крім того, в європейському диппредставництві відзначили, що ЄС підтримує і заохочує дії країни на шляху ухвалення заходів з охорони довкілля, зокрема тих, що стосуються транспортних засобів, термін дії яких закінчився. Однак ЄС дотримується думки, що слід уникати введення заходів, які викликають неправомірну дискримінацію між імпортованими автомобілями та автомобілями, які виробляються на території країни. Для того щоб відповідати відповідним нормам СОТ, структура збору не повинна призводити до дискримінації серед різних категорій автомобілів, а її рівень повинен бути пропорційним фактичними витратами на утилізацію.

На думку ж українських автовиробників, які висловили готовність створювати утилізаційні центри, обов'язкова утилізація застарілих транспортних засобів створить передумови для нарощування обсягів виробництва на вітчизняних автозаводах, що призведе до зростання кількості працівників у галузі та відрахувань до бюджетів та соціальні фонди.

Утилізувати автомобіль – це прибутковий бізнес. Практично у всіх країнах люди отримують утилізаційну премію. Тобто, коли люди здають автомобіль на розбирання, їм за це дають гроші. Тільки в Україні громадян змусять заплатити за право безкоштовно віддати своє авто. Більшість українців платити за утилізацію поки не готові. Ті ж, хто таки «за» – кажуть, що запропонована ціна надто висока. Натомість в уряді наголошують – машини утилізують у всіх розвинених країнах. І збір там теж платять.