**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**

У відповідності до статті 3 Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України», видатки на фінансування робіт, пов’язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування здійснюються з Державного дорожнього фонду, який належить до спеціального фонду Державного бюджету України.

Основним складником цього фонду є акцизний податок з вироблених в Україні та з ввезених на митну територію України пального і транспортних засобів. Основна частка (93%) в цьому акцизному податку складається з податку на пальне: в 2021 році ставки цього податку складають 213,5 євро/1000л бензину, 139,5 євро/1000л дизпалива та 52,0 євро/1000л скрапленого газу. а загальні надходження акцизу до Державного бюджету заплановані 31,5 млрд.грн..

Цих коштів явно недостатньо: реальні річні потреби галузі, анонсовані «Укравтодором», оцінювались в 120 млрд.грн. на рік. В той же час на дороги в 2021 році заплановано 81,3 млрд. грн., з нихі тільки 14,78 млрд. – на дороги місцевого значення. При тому, що значна частина Державного дорожнього фонду – залучені гроші під державні гарантії. Очевидно, що при загальній дохідній частині цілого Державного бюджету в 1092 млрд.грн., говорити про кардинальне збільшення фінансування дорожньої галузі не доводиться.

Акцизний податок, котрий повинен збиратись ДФС буквально з кожного літра пального, котре знаходиться на митній території України. Тож для того, щоб прогнозовати обсяг акцизного податку, варто знати реальну кількість спожитого в Україні палива.

Офіційні дані Держкомстату свідчать про те, що споживання нафти в Україні знизилось від 58,1 млн.т в 1991 році до 14,4 млн.т в 1996 році, тобто більш, ніж в чотири(!) рази за якихось п’ять років. Практично, обвальне та безпрецедентне, за офіційними даними, споживання Україною нафти співпало один-в-один з приватизацією – в державі з’явились олігархічні клани та схеми розкрадання національного майна та добавленої вартості.

Дані наукових досліджень однозначно стверджують, що між рівнем ВВП та рівнем споживання нафти існує чітка кореляція, а загальний рівень споживання нафти в світі не знижується, а зростає – від 81 млн.барелів/день у 2005 році до 118 млн.барелів/день в 2025 році.

Так. ВВП України в 1991 році склав 77,5 млрд.дол.США, а в 2018 році – 130,8 млрд.дол.США без врахування ВВП на тимчасово окупованих територіях. Тобто, фактичний ріст ВВП України у валютному еквіваленті склав 69%, і за всіма критеріями ми мали б не зменшити, а збільшити споживання нафтопродуктів.

За методикою оцінки споживання нафтопродуктів в сегменті одного лише автомобільного транспорту – без врахування залізничного, водного та повітряного транспорту, а також без врахування сільськогосподарської техніки, у відповідності до чинних вітчизняних нормативно-правових актів та статистики автовласників, зокрема:

*Порядку визначення середньоринкової вартості легкових автомобілів, мотоциклів, мопедів, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 10 квітня 2013 року № 403, додаток 2 та Наказу Міністерства Юстиції України № 60/5 «Про затвердження положення про порядок проведення судової авто товарознавчої експертизи автотранспортних засобів та науково-методичних рекомендацій з питань проведення автотоварознавчої оцінки транспортних засобів», зареєстрований в МЮ України 8 жовтня 1999 року за № 689/3982, додаток 7 до пункту 4.1.4.*

на кожного мешканця України генерується потенційно акцизу на пальне в цінах 2021 року в середньому біля 2000 гривень щорічно.

Це означає, що тільки в сегменті автомобільного транспорту споживання нафтопродуктів складає біля 30 млн.т.

Фактично, за всіма параметрами – від рівня ВВП країни до реально наявного технічного парку – в Україні річне споживання менш ніж 30 млн.т нафтопродуктів слід визнати за неможливе.

Припускаючи, що обсяги спожитого бензину та дизпалива однакові, то загальний акциз з цього палива має дорівнювати 5,3 млрд. євро або 170 млрд. гривен щорічно.

Слід визнати очевидним факт, що цілі галузі економіки з моменту їх приватизації стали використовуватись не на благо українського народу, а лише заради збагачення олігархічних кланів. Причому, це збагачення відбувається в незаконний спосіб – як ми бачимо, одного лише акцизу на пальне в масштабах нашої держави не надходить до бюджету мінімум 140 млрд.грн щорічно. Якщо ж взяти до уваги, що величина ПДВ в ціні на пальне співставна з величиною акцизу, то очевидно, що державний бюджет недоотримує щорічно біля 280 млрд.гривень, або 25% дохідної частини бюджету України в 2021 році.

**Висновок:**

З усією очевидністю, слід вважати поточний стан справ не збігом несприятливих обставин чи поганої роботи окремих державних менеджерів та політиків – ми маємо справу з системною, інституційною кризою, котра не вирішується в контексті виборів до Парламенту та призначень до Кабміну, а, якраз, навпаки – саме в чинній системі здійснення державної влади ця криза і виникла.

Відповідно, для змін становища у дорожній галузі, не можна обмежуватись локальним контролем на рівні міністерств чи відомств.

Враховуючи ж ціну питання – 25% дохідної частини бюджету держави – слід усвідомлювати **масштаб того інструменту, за допомогою якого ці зміни повинні бути виконані.**

Виходячи з цих міркувань, ми пропонуємо здійснити давно вже назрілу потребу наведення порядку в дорожньому господарстві України за допомогою принципово іншої взаємодії наявних інституцій влади, котра полягає в ініціюванні **та реалізації фактичної фінансової децентралізації**, де основним **суб’єктом формування місцевих цільових фондів стануть безпосередньо територіальні громади** – саме вони повинні отримати право та обов’язок адміністрування більшої частини акцизу на пальне.

Пропонується розділити існуючий акцизний податок на пальне на 2 частини: 33% акцизу залишити для збору ДФС як головну складову Державного дорожнього фонду (56 млрд. грн.), 67% трансформувати в місцевий податок – «вантажний транспортний податок» (117 млрд. грн.), який спрямувати на формування Місцевих дорожніх фондів, вирішення інших потреб громад.

Очевидно, що цей процес має вирішуватись через прийняття Верховною Радою «Закону про вантажний транспортний податок» та інших нормативно-правових актів, а утворення самого законопроекту лежить в площині співпраці між громадами, Верховною Радою та Кабінетом Міністрів.