

**ПРЕЗИДЕНТУ УКРАЇНИ
ЗЕЛЕНЬКОМУ В.О.**

**ГОЛОВІ
ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ
ПАРУБЮ А.В.**

**ПРЕМ'ЄР-МІНІСТРУ УКРАЇНИ
ГРОЙСМАНУ В.Б.**

ЗВЕРНЕННЯ

Ми, вітчизняні виробники, вимушені звернутися до Вас з важливішого для національної економіки питання – захисту конкурентоспроможності експортоорієнтованих секторів економіки України шляхом відродження річкового судноплавства, що дозволить зняти вкрай критичні перевантаження залізниці та автотранспорту.

Із всього обсягу вантажів, що перевозяться, у Нідерландах річками перевозяться 46,6%, у США – 40,5%, у Румунії – 29%, а в Україні - лише 3%. Це відбувається через те, що в Україні перевезення вантажів річками дорожче мінімум на 18%, ніж перевезення залізницею. Це вкрай негативно впливає на доходи вітчизняних виробників.

Тенденції розвитку транспорту в ЄС прямо протилежні – перевезення на річковому транспорті найдешевшим та екологічно чистими. Річковий транспорт ЄС, що здійснює каботажні перевезення, дешевший, перш за все, через відміну ще з 1964 року сплати акцизного податку на паливо.

За висновками МФК (проект «Реформування інвестиційного клімату в Україні») логістичні витрати лише наших сільгоспвиробників склали приблизно 15% аграрного ВВП України.

А якщо знизити витрати на логістику (за пропозицією МФК) хоча б на 30%, то українські аграрії від доставки пшениці та кукурудзи додатково отримають \$1,6 млрд. на рік! Світовий Банк підкреслив, що зменшення вартості логістики сприятиме збільшенню конкурентоздатності агропродукції України на міжнародних ринках та суттєво збільшить доходи вітчизняних виробників.

Багаторічна політика обкладання внутрішнього водного транспорту податками і зборами, зокрема, акцизним податком на пальне, зборами за проходження шлюзів і розвідних мостів, а також неналежне утримання внутрішніх водних шляхів і судноплавних шлюзів в Україні привела до жахливих наслідків:

- 1) обсяги перевезень вантажів впали в 14 разів, а пасажирів – в 55 разів;
- 2) річкові вантажні перевезення у порівнянні з залізницею зменшилися у 6 разів, у 5,5 – у порівнянні із перевезеннями вантажним автотранспортом;
- 3) пасажирські перевезення на внутрішніх водних шляхах у порівнянні з залізницею зменшилися у в 24 разів та в 10 разів - ніж перевезення автобусами;
- 4) у 1991 році під Державним Прапором України ходило 375 суден дедвейтом 5 тис. тонн і більше, у 2000 році – 155, у 2005 році – 91, у 2008 році – 75, у 2012 році – 60, а у 2017 – всього 46 суден;
- 5) відбувається засилля офшорних суден, володільці яких не сплачують податків в Україні, а наші моряки, що працюють на таких судах отримують зарплату не в Україні. Тоді як держава платить сім'ям таких моряків субсидії;
- 6) кількість працюючих на 31-му суднобудівному і судноремонтному заводах з 150 тисяч працюючих раніше, скоротилася до 3 тисяч.
- 7) глибини на Дніпрі восени 2018 року на деяких ділянках вже впали до 2,2 метри, замість гарантованої 3,65 м, ширина зменшилась з 80 м до 50 м, а на Прип'яті судноплавство зовсім зупинилося через зменшення глибини до 0,4 м.

На сьогодні частина акцизного податку на паливо складає від 10 до 12% від вартості перевезень. Тому й необхідно, за прикладом ЄС, звільнити внутрішній водний транспорт (ВВТ) від сплати акцизу на паливо.

За висновками ДФСУ, звільнення річкового транспорту від сплати акцизного податку на паливо при каботажних перевезеннях може призвести до втрати Держбюджетом України близько 286 млн. грн. акцизних податків на паливо. Законодавством передбачено, що акцизний податок зараховується до Державного дорожнього фонду, кошти якого витрачаються на ремонт автомобільних доріг.

За розрахунками Мінінфраструктури, перенесення лише 1 млн. тонн вантажу з доріг на внутрішні водні шляхи дає щорічну економію до 1 млрд. грн. на утриманні доріг, що значно перевищує бюджетні втрати та зекономить кошти Державного дорожнього фонду України.

До того ж, Угода про Асоціацію (абз.10 додатку XXVIII) зобов'язує Україну імплементувати Директиву Ради № 2003/96/ЄС, відповідно до якої (ч.4 ст.7, ч.2 ст.8, ч.2 ст.14, ч.3 ст.15) можна застосовувати і нульовий рівень оподаткування палива (ч.3 ст.15), коли воно використовується суднами для каботажного перевезення.

Переспрямування вантажів на річки відновить роботу і наших суднобудівельних заводів, що створить додаткові робочі місця та забезпечить

довгострокові інвестиції в економіку України.

За розрахунками Центра Транспортних Стратегій, сприяння попиту на суднобудування створить 8,3 тис. нових робочих місць, забезпечить \$732 млн. відрахувань до бюджетів, сформує \$4,4 млрд. нових надходжень в економіку Держави.

Керуючись статтями 351, 353 і додатком № XXVIII до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, пунктами «а» і «d» ч.2 ст.8 Директиви Ради № 2003/96/ЄС та пунктами 1532 і 1533 Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію, що затверджений постановою Кабінету Міністрів України «Про виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС ...» від 25.10.2017 № 1106, вважаємо за необхідне терміново розглянути та прийняти *проект Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо імплементації Директиви Ради № 2003/96/ЄС в частині відновлення конкурентоспроможності судноплавства України на внутрішніх водних шляхах»*, який спрямований на вирішення вказаних проблем і який розроблений за ініціативою Міжфракційного депутатського об'єднання "За розвиток річок України" Верховної Ради України щодо законодавчого вдосконалення порядку сплати внутрішнім водним транспортом акцизного податку на паливо при здійсненні ним каботажних перевезень, що забезпечить:

1) суттєве збільшення перевезень вантажів річками. В умовах хронічного дефіциту локомотивів і вагонів, а також проблем із станом автомобільних доріг, це стане одним із визначальних факторів для розвитку вітчизняної переробної промисловості та збільшення надходжень до Державного бюджету України;

2) суттєву економію Державного дорожнього фонду України на ремонті автодоріг мінімум до 10 млрд. гривень щороку;

3) значне поліпшення екології повітря, через скорочення викидів CO₂ при перевезенні продукції наземним транспортом.

Пропонуємо також розглянути на засідання РНБО питання критичного стану судноплавних шлюзів. Це - термінове питання.

Ще у 2016 році спеціалісти інженерного корпусу американської армії (USACE) проводили обстеження судноплавних шлюзів Дніпровського каскаду (а їх всього на Дніпрі - 6) та прийшли до висновку, що їх стан наближається до критичного.

Також не виконані й досі пункти 26, 27 та 28 Плану заходів щодо дерегуляції господарської діяльності, що затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 23 вересня 2016 року № 615-р, щодо скасування плати за розведення мостів, шлюзування та зменшення тарифів на лоцманські проведення.

В Україні відсутня комплексна державна політика розвитку внутрішнього водного транспорту. Угода про Асоціацію між Україною і ЄС у сфері внутрішнього водного транспорту не виконується.

Зважаючи на вищезазначене, просимо Вас знайти можливість вжити всіх необхідних заходів для здійснення таких першочергових пропозицій:

1. Прийняти Національну програму розвитку внутрішнього водного транспорту;

2. Забезпечити належний технічний стан судноплавних шлюзів на Дніпрі з метою недопущення катастроф;

3. Стати суб'єктом законодавчої ініціативи та визначити невідкладним проект Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо імплементації Директиви Ради № 2003/96/ЄС в частині відновлення конкурентоспроможності судноплавства України на внутрішніх водних шляхах», який має бути прийнятий у цьому році і який забезпечить проведення давноочікуваної, за прикладом ЄС, реформи у сфері ВВТ задля суттєвого підвищення конкурентоспроможності продукції українських товаровиробників, відродження вітчизняного суднобудування та отримання додаткових надходжень до Державного бюджету України;

4. Закріпити у Бюджетній декларації України на 2020–2022 роки та у проекті Державного бюджету України на 2020 рік: запровадження адміністрування сплати акцизного податку на пальне за видами транспорту, перегляд ставок податків для формування внутрішнього попиту на розробку і виробництво продукції пріоритетних галузей економіки суднобудування та авіабудування та імплементація ставки акцизного податку на пальне для каботажного плавання на внутрішніх водних шляхах на рівні ЄС, шляхом повернення сплаченого акцизу судновласникам, які здійснюють такі плавання.

**Президент Українського союзу
промисловців і підприємців**

Анатолій Кінах

**Голова Ради підприємців при
Кабінеті Міністрів України**

Леонід Козаченко

**Голова Ради Федерації
роботодавців України**

Дмитро Олійник

**Голова Громадської спілки
«Аграрний союз України»**

Геннадій Новиков

**Президент Української Зернової
Асоціації**

Микола Горбачов

**Президент Громадської спілки «За
відродження річки Дніпро, як головної
транспортної артерії України»**

Володимир Клименко

**Президент Асоціації суднобудівників
України «Укрсудпром»**

Віктор Лисицький

**Президент Асоціації фермерів та
Приватних землевласників
України**

Микола Стрижак

**Президент Союзу
хіміків України**

Олексій Голубов

**Голова «Федерації
металургів України»**

Сергій Біленький

**Президент Об'єднання підприємців
«Укрметалургпром»**

Олександр Каленков

**Виконавчий директор Української
асоціації виробників феросплавів
та іншої електрометалургійної
продукції**

Сергій Кудрявцев

**Голова Асоціації виробників
цементу України «Укрцемент»**

Павло Качур