

ЗВЕРНЕННЯ

УЧАСНИКІВ КРУГЛОГО СТОЛУ

«Щодо проблематики навколо імплементації з 01.07.2019 р. норм законодавства щодо діяльності, пов'язаної з операціями з паливом»

12 червня 2019 року

Верховною Радою України 23.11.2018 р. було прийнято Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких інших законодавчих актів України щодо покращення адміністрування та перегляду ставок окремих податків і зборів» від № 2628-VIII (далі – Закон № 2628), яким з 01.07.2019 р. докорінно змінюються принципи та система адміністрування акцизним податком з реалізації пального.

Учасники Круглого столу, які представляють потужні галузеві асоціації та провідні державні компанії добувної та переробної промисловості, енергетики, виробників сільськогосподарської продукції, автомобільного, залізничного та авіаційного транспорту, за підсумками обговорення відзначили можливість настання масштабних негативних економічних наслідків та значних **ризиків для реального сектору економіки**, у зв'язку із запровадженням нових механізмів контролю за обігом та обліком пального саме для кінцевих споживачів пального у визначений законодавством термін.

Зазначені ризики, на думку учасників Круглого столу, створюють реальні передумови для зупинки економічної діяльності з 1 липня 2019 року підприємств таких галузей, як енергетична, металургійна, хімічна, сфери транспорту та сільського господарства, що буде мати вплив на всю економіку України, а значить, ставить під загрозу економічну безпеку нашої держави.

В ході обговорення проблематики учасниками Круглого столу була виділена низка вагомих чинників та обставин, що можуть призвести до виникнення ризиків суттєвих економічних втрат як на рівні окремих підприємств, так і видів економічної діяльності загалом:

По-перше, імплементація норм, запроваджених Законом № 2628, щодо контролю за зберіганням пального є нічим іншим, як перенесенням тягаря щодо обліку та обігу пального на кінцевих його споживачів – представників промисловості, сільського господарства та перевізників, спробою перерозподілити ринок за рахунок обмеження операцій з паливом його споживачами, оскільки дотримання певних вимог неможливе через відсутність прозорих механізмів для їх виконання.

Така імплементація вимагає витрачання такими споживачами значних додаткових фінансових, людських ресурсів, не передбачених ані фінансовими планами, ані бюджетами підприємств, а також витратами часу, що перевищують

законодавчо відтермінований строк набрання чинності відповідних норм Закону № 2628 (зокрема, у разі необхідності проведення тендерних закупок додаткового обладнання, отримання необхідних дозвільних документів).

По-друге, відсутність підзаконних нормативно-правових актів, необхідних для запровадження системи адміністрування акцизного податку з реалізації пального (форми акцизної накладної, заявки на поповнення, нормативів втрат нафтопродуктів під час їх приймання, зберігання, відпуску та транспортування, положень про застосування в технологічних процесах авіапаливозабезпечення та інших).

По-третє, відсутність нормативно-правових актів з врегулювання технічних та технологічних питань, пов'язаних із встановленням додаткового обладнання з обліку пального та передачею даних щодо показників такого обліку до органів ДФС України.

Встановлення витратомірів-лічильників та рівнемірів-лічильників потребує тимчасової зупинки технологічного обладнання та, в багатьох випадках, взагалі унеможливлене у зв'язку з тим, що існуюче технологічне обладнання не передбачає його додаткове оснащення такими витратомірами та рівнемірами. В авіаційній галузі застосування норм цього Закону несе загрозу якості пального.

Передавання даних з обліку пального в режимі 24/7 без втручання у процес людського фактору не підкріплене технічними рішеннями (зокрема, це потребує на практиці застосування спеціального програмного забезпечення з обов'язковою участю фахівця у сфері обліку за паливом), що унеможливорює виконання вимоги щодо передання даних обліку пального день у день до 23:59 для цілих сфер економічної діяльності безперервного циклу.

По-четверте, наявність дискримінаційної складової у запроваджених змінах, що є порушенням одного з основних принципів податкового законодавства щодо рівності всіх платників податків перед законом, недопущення будь-яких проявів податкової дискримінації - забезпечення однакового підходу до всіх платників податків.

По-п'яте, Законом № 2628 були внесені зміни до Закону України від 19.12.1995 р. № 481/95-ВР «Про державне регулювання виробництва і обігу спирту етилового, коньячного і плодового, алкогольних напоїв та тютюнових виробів» (далі – Закон № 481), якими впроваджується ліцензування діяльності з виробництва, оптової/роздрібною торгівлі, зберігання пального.

Відповідними змінами запроваджені ліцензійні умови, що стосуються надання по кожному місцю зберігання пального пакету дозвільних документів. При цьому відсутнє чітке визначення як самого місця зберігання пального (від газонокосарки та генератора до резервуару та пересувного транспортного засобу), так і можливість виконати всі вимоги щодо дозвільної документації.

По-шосте, запровадження додаткової фінансової та іншої відповідальності за не реєстрацію акцизних складів (від 1 млн. грн. – за не реєстрацію кожного акцизного складу), не встановлення витратомірів-лічильників та рівнемірів-лічильників (від 20 тис. грн. за не обладнання кожного окремого резервуару лічильниками), за використання транспортних засобів, не зазначених в акцизних накладних (санкція у вигляді вилучення пального та транспортних засобів з вільного обігу), може призвести до колапсу та зупинення діяльності багатьох підприємств, в тому числі тих, що відносяться до стратегічно важливих для економіки України¹.

Виходом з цієї ситуації є виключно відтермінування введення в дію нових правил адміністрування акцизним податком та ліцензійних вимог з метою їх подальшого доопрацювання із залученням представників реального сектору економіки, в першу чергу, кінцевих споживачів пального.

З огляду на вищевикладене, учасники Круглого столу закликають до всебічного аналізу ситуації, предметної аргументації та звертаються до Президента України, Голови Верховної Ради України, Прем'єр-міністра України, Секретаря Ради національної безпеки та оборони України, голів фракцій та голів комітетів Верховної Ради України із проханням:

1. Ініціювати термінове включення проекту Закону (реєстр.№10212) «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких інших законів України щодо покращення адміністрування окремих податків і зборів» від 09.04.2019 р. до порядку денного парламенту та його розгляду за скороченою процедурою.
2. Скасувати ліцензування діяльності усіх суб'єктів господарювання, які здійснюють споживання пального для потреб власної діяльності, – кінцевих споживачів пального.
3. Залучити експертів-учасників Круглого столу до всебічного аналізу ситуації, що склалась, та комплексного доопрацювання прийнятих Законом № 2628 норм законодавства.

Учасники Круглого столу:

ВГО «Український союз
промисловців і підприємців»



А.К.Кінах

Рада підприємців при Кабінеті
Міністрів України



Л.П.Козаченко

Асоціація «Аеропорти України»



П.І.Липовенко

¹ Більш детальна аргументація учасників Круглого столу наведена у Додатку до цього Звернення.

ДП «НАЕК «Енергоатом»



Ю.О. Недашковський

ОП «Укрметалургпром»



О.Ф.Каленков

АТ «Українська залізниця»



A.A. Karbaliy

ГС «Всеукраїнська
Енергетична Асамблея»



W.V. Sakva

ГС «За відродження річки
Дніпро, як головної
транспортної артерії України»



В.Г.Клименко

ВГО «Українська Аграрна
Конфедерація»



П.В.Коваль

ГС «Аграрний союз України»



Г.Новіков

Українська зернова асоціація



М.Горбачов

АсМАП України



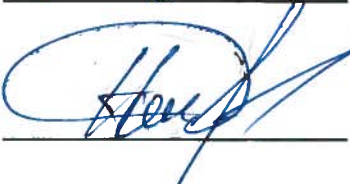
Л.М.Костюченко

Асоціація суднобудівників
України «Укрсудпром»



В.І.Лисицький

Асоціація фермерів та
Приватних землевласників
України



М.Стрижак

ТОВ «БАЛТІК ГРАУНД
СЕРВІС UA»



Бозенко Т.О.

ВГО «Асоціація правників
України»



А.В.Бугай

АТ «Об'єднана гірничо-
хімічна компанія»



| | | |
|------------------------|-------------|----------------|
| ТОВ «Оболонь Агро» | | М.М. Жила |
| ТОВ «СХК промислова | «Вінницька» | В.В. Биков |
| СТОВ «Промінь» | | В.І. Мороз |
| ТОВ «Інтегроінвест» | | О.В. Тертичний |
| ТОВ «Агрохолдинг» | | В.І. Мороз |



асоціація Українська Українська

С. П. Коншир

Додаток до Звернення учасників Круглого столу «Щодо проблематики навколо імплементації з 01.07.2019 р. норм законодавства щодо діяльності, пов'язаної з операціями з паливом»

Додаткова аргументація необхідності прийняття проекту Закону (реєстр.№10212) «Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких інших законів України щодо покращення адміністрування окремих податків і зборів» від 09.04.2019 р.

1. Щодо відсутності затверджених та оприлюднених нормативно-правових актів:

На сьогоднішній день не затверджені наступні нормативно-правові акти:

- наказ Міністерства фінансів України «Про затвердження форми заявки на переміщення пального або спирту етилового транспортними засобами, що не є акцизними складами пересувними, та Порядку її заповнення» (погоджено ДРС України);

- зміни до наказу Міністерства фінансів України 25.02.2016 р. № 218 «Про затвердження форм заяви про реєстрацію платника акцизного податку з реалізації пального, акцизної накладної, розрахунку коригування акцизної накладної, заявки на поповнення (коригування) залишку пального, Порядку заповнення акцизної накладної, розрахунку коригування акцизної накладної, заявки на поповнення (коригування) залишку пального»;

- зміни до Формату даних та структури Єдиного державного реєстру витратомірів-лічильників і рівнемірів-лічильників рівня пального у резервуарі (зміни до наказу Міністерства фінансів України від 27.11.2018 р. № 944);

- проект постанови КМУ «Про затвердження Порядку ведення Єдиного державного реєстру суб'єктів господарювання, які отримали ліцензії на право виробництва, зберігання, оптової та роздрібною торгівлі паливом, та місць виробництва, зберігання, оптової та роздрібною торгівлі паливом та внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України»;

- проект постанови КМУ «Про затвердження нормативів втрат нафтопродуктів під час їх приймання, зберігання, відпуску та транспортування» та проект постанови

КМУ «Про затвердження Порядку розроблення та застосування нормативів втрат нафтопродуктів під час їх приймання, зберігання, відпуску та транспортування».

Відсутність форм для реєстрації платників акцизного податку та акцизних складів вже призвела до порушення абзацу першого пункту 22 підрозділу 5 розділу XX ПКУ (діючі платники акцизного податку мали зареєструвати акцизні склади вже у період з 01.05.2019 по 01.06.2019 р.):

Відсутність затверджених Кабінетом Міністрів України норм природних втрат палива при транспортування, зберіганні, внаслідок чого будь-яка втрата палива за незалежних від підприємства факторів вважається понаднормативною і підпадає під оподаткування.

2. Щодо виконання вимог з облаштування витратомірами-лічильниками та рівномірами-лічильниками:

Надзвичайно критичним для підприємств, що є кінцевими споживачами пального, є оновлена система адміністрування акцизним податком та строки її впровадження – з 01.07.2019 р., згідно з якою встановлюються вимоги щодо облаштування обладнання та резервуарів витратомірами – лічильниками та рівномірними – лічильниками, на які відведено всього півроку. При тому, що відповідно до Закону № 2628 та пункту 22 підрозділу XX ПКУ відтермінування обладнання передбачено для учасників – виробників ринку палива, тоді як для кінцевого споживача пального зазначені вимоги запроваджуються з 01.07.2019 р., що є дискримінацією по відношенню до останніх.

За інформацією Державного підприємства «Адміністрація морських портів» (далі - ДП «АМПУ»), яке використовує паливо для власних потреб, інфраструктура не відповідає встановленим ПКУ вимогам, оскільки на доробку всіх облікових систем, технічне оснащення та на підготовку інфраструктури для передачі даних про добові обсяги палива, отриманого у розрізі кодів товарних під категорій згідно з УКТ ЗЕД у літрах, приведених до 15⁰С, потрібно більше часу, ніж це передбачено ПКУ.

При цьому лічильниками необхідно обладнати водний транспорт, зокрема, судна, несамохідні баржі, лоцманські катери, наземний транспорт, дизель-генератори (дизель-генераторні установки) ємності, в яких паливо зберігається для власного споживання та забезпечення роботи портів.

3. Щодо організації роботи підприємств в умовах реалізації вимог ПКУ з обігу пального:

Під визначення акцизного складу потрапляють території та приміщення підприємства, які використовують пальне виключно для потреб власного споживання і не здійснюють операції з реалізації паливом та зберігання пального іншим особам.

На прикладі ДП «АМПУ» під акцизний склад підпадають, зокрема: водний транспорт, судна, несамохідні баржі, лоцманські катери, наземний транспорт, дизель-генератори (дизель-генераторні установки) ємності. Зберігання пального пов'язане з забезпеченням безперебійної роботи портів (водний транспорт, судна, несамохідні баржі, лоцманські катери, наземний транспорт, дизель-генератори (дизель-генераторні установки), спеціалізована техніка для вантажно-розвантажувальних робіт та іншого.

Для виконання вимог ПКУ ДП «АМПУ» повинно складати два примірника акцизних накладних в день проведення операції з паливом та зареєструвати їх не пізніше наступного дня у випадку переміщення палива в рамках виробничого процесу між цехами, складами водним транспортом, кожен з яких у відповідності до нової термінології вважатиметься акцизним складом. Паливо може переміщуватись у будь який час доби.

ДП «АМПУ» необхідно на всіх складах забезпечити безперебійний Інтернет (в деяких портах можуть виникати проблеми з нестабільним доступом до Інтернету), установку і синхронізацію програмного забезпечення (закупівля нового програмного забезпечення), найняти додатковий персонал для своєчасної реєстрації акцизних накладних 24/7.

Зазначена проблема є актуальною для всіх промислових підприємств та всіх перевізників. Так, за даними АТ «Українська залізниця», підприємство повинно зареєструвати понад 300 акцизних складів та забезпечити безперебійний облік пального на цих складах, що вимагатиме не тільки додаткові кошти на додаткове обладнання, програмне забезпечення, безперебійний Інтернет, але і додаткові людські ресурси, які повинні забезпечити складання та реєстрацію акцизних накладних, передачу даних до ДФС України.

Важливо зазначити, що фінансування будь-якої державної та великої компанії відбувається згідно з фінансовим планом, в якому не передбачені капітальні інвестиції (витрати) на облаштування лічильниками акцизні склади.

Проведення процедур закупівлі лічильників відбувається згідно з Законом України «Про державні Закупівлі», що проходять у середньому до 30 днів.

На прикладі діяльності, пов'язаної з повітряним транспортом:

Відповідно до Додатку 9 «Спрощення формальностей» (FAL) до Чикагської Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. країни, що приєдналися до Конвенції, повинні сприяти спрощенню та прискоренню процедур, пов'язаних з прибуттям та вильотом повітряних суден.

Україна приєдналась до цієї Конвенції, однак її вимоги можуть бути порушені внаслідок запровадження з 01.07.2019 р. нововведень з контролю за обігом пального,

оскільки відповідні норми ПКУ не враховують особливості діяльності аеропортів та авіаційних паливозаправників, що може призвести до затримки заправлення повітряних суден та, відповідно, затримки рейсів.

Так, з урахуванням цілодобового режиму роботи аеропортів та їх наземного (перонного) обслуговування у бізнесу є цілодобова виробнича необхідність у прийому пального на склади ПММ, передачі пального зі складу ПММ авіаційним паливозаправникам з подальшим його переміщенням до повітряного судна та заправкою такого повітряного судна.

При цьому на складі ПММ в одному резервуарі зберігається пальне різних суб'єктів господарювання, яким заправляються повітряні судна різних авіакомпаній.

Але з урахуванням нововведень після отримання пального вже буде неможливо виїхати зі складу одразу. Необхідно очікування реєстрації акцизної накладної, що додатково може ускладнюватися перервами на технічне обслуговування Єдиного реєстру акцизних накладних (далі – ЄРАН).

Технічне обслуговування ЄРАН проводиться у часові проміжки з незначною кількістю реєстрації акцизних накладних/розрахунків коригування.

Інформація про запланований час технічного обслуговування ЄРАН розміщується на офіційному веб-сайті центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну податкову та митну політику, не пізніше ніж за 24 години до початку проведення технічного обслуговування. Бізнес не може спланувати залишки авіапального у транспортних засобах - авіапаливозаправниках на заявлений час початку технічного обслуговування ЄРАН, тому що кількість заправленого авіапального визначається капітаном повітряного судна безпосередньо перед заправкою повітряного судна у залежності від його потреб (завантаження повітряного судна, погодних умов та ін.). Тобто "нульовий" залишок авіапального у авіапаливозаправнику за часом - непередбачуваний. Переміщення цистерн з неповним завантаженням обмежується Правилами перевезень небезпечних вантажів: або понад 80% або менше ніж 20% їх ємності. Затримки заправлення повітряних суден матимуть наслідки затримання рейсів з території України.

Норми ПКУ розділяють поняття технічної помилки та часу технічного обслуговування та не містять дозволу або умов на переміщення пального без реєстрації акцизної накладної під час технічного обслуговування.

У сфері авіапаливозабезпечення кадровий технічний персонал, який здійснює заправку повітряних суден, працює цілодобово за змінними графіками. Складання первинних бухгалтерських документів та акцизних накладних передбачає певний рівень кваліфікації з бухгалтерського обліку та є функціоналом персоналу бухгалтерії, що працює за 40-часовим робочим тижнем. Автоматизацію реєстрації акцизних накладних на заправлення повітряних суден - ПКУ не передбачає. З огляду на цілодобове авіапаливозабезпечення, наявність заправлень у час, близький до 24:00,

загальні норми КЗпП, у т.ч. обмеження нічної праці жінок за ст. 175 КЗпП та перерви на технічне обслуговування ЄРАН, вимоги реєстрації акцизної накладної в день реалізації виглядають як свідомо нездійсненні обов'язки для платників податку. Зазначені проблеми з 01.07.2019 р. змушують бізнес:

- або заправляти повітряні судна виключно у робочі дні до 17 год. 00 хв. та у передсвяткові - до 16 год. 00 хв., а у вихідні та святкові дні взагалі призупиняти заправки;

- або, продовжувати діяльність з перекладанням наслідкових штрафів за несвоєчасну реєстрацію акцизних накладних у ціну послуг та, відповідно, товару (авіа палива).

Щодо відповідальності у вигляді вилучення транспортних засобів та пального:

Сторони операції з передачі пального – це окремі юридичні особи та, відповідно, окремі платники. Реєстрація першого примірника акцизної накладної – це обов'язок юридичної особи - відвантажувача, реєстрація другого примірника акцизної накладної – це обов'язок юридичної особи – отримувача.

При цьому норми ПКУ встановлюють відповідальність юридичної особи – отримувача пального у вигляді тимчасового вилучення його пального та транспортного засобу до рішення суду за невиконання обов'язку реєстрації акцизної накладної іншою юридичною особою – відвантажувачем. Кожна сторона операції здійснює окрему та незалежну господарську діяльність.

Незрозуміло, які саме відповідні контролюючі органи та як фактично планують перевіряти наявність зареєстрованих акцизних накладних при переміщенні транспортного засобу з паливом територією України. З огляду на це, встановлення права контролюючих органів вилучати транспортний засіб та паливо містить **корупційну складову.**

Також незрозуміло, що саме повинен вирішувати суд та на підставі чого повинен приймати рішення у разі тимчасового вилучення транспортного засобу та товару.

Відсутність реєстрації акцизної накладної не з вини платника акцизного податку – отримувача пального дуже важко доводити у суді (зокрема, у разі відсутності Інтернету).

У разі неможливості реєстрації акцизної накладної дозволено супроводження транспортного засобу з паливом товарно-транспортною накладною, яка повинна містити інформацію з відповідної акцизної накладної. Але, акцизна накладна складається з урахуванням номера векселя, а у цистерні з однією товарно-

транспортною накладною можуть бути перехідні залишки по двом вексям одночасно та, відповідно, складаються дві різні акцизна накладні.

Щодо ліцензування:

На сьогодні немає ніяких роз'яснень з боку Міністерства фінансів України та ДФС України стосовно порядку ліцензування діяльності по зберіганню палива, а процедура отримання ліцензії занадто складна і довготривала.

Одним із основних напрямків роботи Уряду, як декларується, є забезпечення зменшення втручання державних органів у діяльність суб'єктів господарювання та усунення бар'єрів для спрощення умов ведення бізнесу. Запровадження ліцензування на виконання діяльності з зберігання палива для автомобільних перевізників, на нашу думку, призведе до значного тиску на бізнес.

За думкою учасників Круглого столу – автомобільних перевізників, які зберігають паливо в невеликих ємностях для власних потреб з метою забезпечення виконання своєї господарської діяльності, отримання ліцензії на виконання діяльності з зберігання палива для автомобільних перевізників містить обтяжливе для їх господарської діяльності регулювання та призведе до додаткового як фінансового навантаження, так і організаційного для оформлення відповідних документів.

Крім того, Законом № 2628 встановлено, що одним із документів для отримання ліцензії на оптову, роздрібну торгівлю та зберігання є дозвіл на початок виконання робіт підвищеної небезпеки та початок експлуатації (застосування) машин, механізмів, устаткування підвищеної небезпеки. При цьому, відповідно до діючої редакції Постанови КМУ від 26.10.2011 № 1107 «Про затвердження Порядку видачі дозволів на виконання робіт підвищеної небезпеки та на експлуатацію (застосування) машин, механізмів, устаткування підвищеної небезпеки» (далі – Постанова № 1107) дозволи видаються тільки на виконання робіт підвищеної небезпеки та на експлуатацію (застосування) машин, механізмів, устаткування підвищеної небезпеки. Тобто, законодавчо витрибовується документ, який не видається з жовтня 2011 року. При цьому такі дозволи не видаються на ємності з пороговими значеннями до 5 000 т по горючим рідинам якими є дизельне паливо, світлі та темні нафтопродукти, та до 50 т по горючим (займисимі) газам.

Також Законом № 2628 передбачено, що «Ліцензія на право зберігання пального не отримується на місця зберігання пального, що використовуються: ...

суб'єктами господарювання для зберігання пального, яке споживається для власних виробничо-технологічних потреб виключно на нафто- та газовидобувних майданчиках, бурових платформах і яке не реалізується через місця роздрібно торгівлі».

При цьому термін «нафто- та газовидобувні майданчики» в законодавстві України не визначено що унеможлиблює виконати норми даного Закону.

Оскільки основна мета Закону №2628 є боротьба з тіньовим ринком палива, то логічним було б запровадити ці норми для безпосередніх учасників ринку пального, які саме здійснюють діяльність з виробництва, оптової та роздрібної торгівлі паливом.

Наведена сукупність чинників та обставин призводять до значного ускладнення умов ведення бізнесу та адміністрування акцизного податку, тиску на бізнес за рахунок значних штрафних санкцій у разі невиконання нових правил функціонування СЕАРП та СЕ.