

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту Закону України «Про внесення змін до розділу XXI «Прикінцеві та перехідні положення» Митного кодексу України щодо підтримки суб'єктів літакобудування»

I. Визначення проблеми

Розробка проекту Закону України «Про внесення змін до розділу XXI «Прикінцеві та перехідні положення» Митного кодексу України щодо підтримки суб'єктів літакобудування» (далі – законопроект) обумовлена необхідністю продовження заходів державної підтримки суб'єктів літакобудування, передбачених Митним кодексом України, з метою зменшення фінансового навантаження на них, використання вивільнених коштів для розвитку науковотехнічного й виробничого потенціалу підприємств літакобудівної промисловості та збільшення обсягів виробництва конкурентоспроможної продукції літакобудування.

Законом України «Про розвиток літакобудівної промисловості» літакобудування визнано пріоритетною галуззю економіки держави.

Водночас літакобудування як одна з найбільш високотехнологічних галузей промисловості, не може існувати та розвиватися без державної підтримки. Світовий досвід показує, що держава здійснює стосовно авіаційної промисловості протекційні заходи шляхом державного замовлення авіаційної техніки, а також наданням державних гарантій, здешевленням кредитів, страхуванням експортних та кредитних ризиків, сприянням лізингових операцій.

Більшість вітчизняних авіаційних підприємств не забезпечені в достатній мірі обіговими коштами і працюють в умовах постійної недостатності фінансових ресурсів. Розробка продукції літакобудування, підготовка виробництва до серійного випуску потребує довгострокового часового циклу та викликає залучення довгострокових фінансових ресурсів. Середній термін розробки нових літаків дорівнює 5-7 рокам, а термін підготовки та оснащення серійного виробництва 3-4 рокам. У цей період підприємства мають найвище фінансове навантаження. Тому заходи підтримки повинні бути відповідними.

З урахуванням цього Законом України «Про внесення змін до Митного кодексу України та Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» щодо підтримки літакобудівної галузі» були внесені зміни до Митного кодексу України, відповідно до яких тимчасово, до 1 січня 2025 року товари за кодами згідно УКТ ЗЕД, які ввозяться суб'єктами літакобудування, що підпадають під дію статті 2 Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості», звільняються від оподаткування ввізним митом при ввезенні на митну територію України та поміщенні в митний режим імпорту.

Строк вказаної митної пільги спливає 1 січня 2025 року. Водночас суб'єкти літакобудування потребують державної підтримки і після спливу цього строку,

шляхом його продовження до 1 січня 2030 року, особливо в умовах збройної агресії російської федерації проти України.

Крім того, потребує уточнення та актуалізації перелік кодів товарів згідно з УКТ ЗЕД відповідно до реальних потреб суб'єктів літакобудування.

Прийняття законопроекту надасть можливість звільнити суб'єкти літакобудування від сплати мита на матеріали, вузли, агрегати, устаткування, спеціальне обладнання, комплектувальні вироби тощо, які ввозяться на митну територію України в митному режимі імпорту для використання у розробленні, виробництві (виготовленні) та модернізації авіаційної техніки.

У разі звільнення суб'єктів літакобудування від оподаткування ввізним митом при ввезенні на митну територію України очікуються певні втрати бюджетних надходжень на суму несплаченого ввізного мита.

Разом з цим, вивільнення коштів (заощаджена сума ввізного мита, що не сплачується до бюджету та залишається в розпорядженні суб'єкта літакобудування) призведе до зменшення витрат підприємств при виробництві, модернізації, ремонті та експлуатації авіаційної техніки, при створенні нових, нарощуванні та модернізації існуючих вітчизняних промислових виробництв авіаційної техніки, реконструкції та будівництва нових об'єктів і споруд, призначених для цих цілей. Це дасть змогу суб'єктам літакобудування заощаджувати оборотні кошти, що сприятиме, в тому числі, вчасному виконанню державних контрактів з виготовлення авіаційної техніки.

Зазначене дозволить Збройним Силам України не витратити кошти державного замовника при закупівлі літальних апаратів, зокрема і безпілотних, їх двигунів, засобів забезпечення польотів тощо саме на суму недоотриманого ввізного мита.

Таким чином, загалом зменшення надходжень від недоотриманої суми ввізного мита буде компенсуватися на ту ж саму суму від зменшення видатків державних замовників на закупівлю виробів авіаційної техніки, де у собівартості готової продукції не будуть враховуватися витрати суб'єктів літакобудування на сплату ввізного мита.

Вивільнені кошти використовуватимуться суб'єктами літакобудування за такими основними напрямками:

- 1) науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи з літакобудування: розробка безпілотних літальних апаратів (комплексів); розробка та сертифікація окремих типів літаків;
забезпечення підтримки експлуатації (модернізація) окремих типів літаків;
імпортозаміщення на окремих типах літаків;
удосконалення окремих типів авіаційних двигунів;

створення новітніх високоефективних авіаційних двигунів;

збільшення ресурсу серійних авіаційних двигунів тощо;

2) створення (відновлення зруйнованих, знищених або пошкоджених активів внаслідок ракетних ударів російської федерації) та переоснащення матеріальнотехнічної бази, збільшення та оновлення (придбання) засобів виробництва;

3) запровадження новітніх технологій в рамках програм імпортозаміщення, енергозбереження та освоєння нових видів продукції;

4) збільшення обсягів виробництва (надання послуг).

З огляду на зазначене, з метою продовження терміну звільнення суб'єктів літакобудування від оподаткування ввізним митом при ввезенні на митну територію України та поміщенні в митний режим імпорту товарів, передбаченого підпунктом 13 пункту 4 розділу XXI «Прикінцеві та перехідні положення» Митного кодексу України, та розширення кодів товарів згідно з УКТ ЗЕД, на які поширюватиметься вказана митна пільга, підготовлено цей законопроект.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

| Групи (підгрупи) | Так | Ні |
|---|-----|----|
| Громадяни | + | |
| Держава | + | |
| Суб'єкти господарювання, | + | |
| у тому числі суб'єкти малого підприємництва | | - |

Врегулювання зазначеного проблемного питання не може бути здійснено за допомогою: ринкових механізмів, оскільки таке питання регулюється виключно нормативно-правовими актами; чинних регуляторних актів через відсутність відповідних норм.

II. Цілі державного регулювання

Прийняття законопроекту врегулює порушені питання на законодавчому рівні.

Основними цілями державного регулювання є:

розв'язати проблему у спосіб, який передбачає наявність мінімальних ризиків;

продовження строку тимчасового заходу державної підтримки суб'єктів літакобудування у формі надання вказаної митної пільги;

задоволення потреб Збройних Сил України та інших військових формувань авіаційною технікою для успішного ведення бойових дій, захисту суверенітету та територіальної цілісності України;

заощадження коштів державних замовників під час закупівлі авіаційної техніки, отримання послуг з її обслуговування;

забезпечення можливості суб'єктам літакобудування вчасно виконувати контракти з виготовлення авіаційної техніки;

створення вітчизняних виробничих потужностей для нарощування виробництва авіаційної техніки, що сприятиме зменшенню залежності від поставок країнами-партнерами;

розвиток науково-дослідних і дослідницько-конструкторських робіт, які виконуються для потреб літакобудівної промисловості;

створення та переоснащення матеріально-технічної бази, збільшення та оновлення (придбання) засобів виробництва суб'єктами літакобудування;

збільшення обсягів вітчизняного виробництва (надання послуг) суб'єктами літакобудування;

забезпечення виробництва новітніми високотехнологічними верстатами, які не виробляють в Україні;

забезпечення збереження та розвитку робочих місць у літакобудівній галузі.

Прийняття законопроекту сприятиме вирішенню проблеми, зазначеної у розділі I аналізу регуляторного впливу.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Альтернативні способи досягнення цілей державного регулювання:

| Вид альтернативи | Опис альтернативи |
|---|--|
| Альтернатива 1. Збереження статус-кво (відсутність змін) | З 1 січня 2025 року для суб'єктів літакобудування, що підпадають під дію статті 2 Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості», припиняє діяти захід державної підтримки. Товари за кодами згідно з УКТ ЗЕД, які ввозяться суб'єктами літакобудування, оподатковуються ввізним митом при |

| | |
|--|--|
| | ввезенні на митну територію України та поміщенні в митний режим імпорту. |
| Альтернатива 2. Запровадження системи пільгових ставок ввізного мита | Замість повного звільнення від сплати ввізного мита, запровадження системи пільгових ставок ввізного мита на товари, що ввозяться на митну територію України за кодами згідно з УКТ ЗЕД для суб'єктів літакобудування, що підпадають під дію статті 2 Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» в залежності від обсягів інвестицій або інших показників. Альтернатива передбачає надання пільги на ввізне мито суб'єктам літакобудування пропорційно до обсягу здійснених інвестицій, кількості створених робочих місць або обсягу виробленої продукції. |
| Альтернатива 3. Прийняття законопроекту | Продовження строку звільнення суб'єктів літакобудування від оподаткування ввізним митом при ввезенні на митну територію України та поміщенні в митний режим імпорту, передбаченого підпунктом 13 пункту 4 розділу XXI «Прикінцеві та перехідні положення» Митного кодексу України, та розширення кодів товарів згідно з УКТ ЗЕД, на які поширюватиметься вказана митна пільга, до 1 січня 2030 року. |
| Альтернатива 4. Заміна митної пільги на інші форми державної підтримки (допомоги) | Надання державної допомоги реалізується, в тому числі, у формах надання субсидій, кредитів на пільгових умовах, обслуговування кредитів за пільговими тарифами. |

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
|------------------|--------|---------|
|------------------|--------|---------|

| | | |
|--|---|--|
| Альтернатива 1. Збереження статус-кво (відсутність змін) | Надходження ввізного мита до державного бюджету в повному обсязі. | Відсутні. |
| Альтернатива 2. Запровадження системи пільгових ставок ввізного мита | Часткове надходження ввізного мита до державного бюджету. | Відсутні. |
| Альтернатива 3. Прийняття законопроекту | Збереження та розвиток літакобудівної галузі в умовах воєнного стану в Україні. | Реалізація законопроекту не потребує витрат. |
| Альтернатива 4. Заміна митної пільги на інші форми державної підтримки (допомоги) | Зниження витрат бюджету. Державне субсидування може забезпечити аналогічний ефект, як і митні пільги. | Відсутні. |

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
|---|-----------|--|
| Альтернатива 1. Збереження статус-кво (відсутність змін) | Відсутні. | Відсутні. Основною негативною стороною неприйняття регуляторного акта буде ризик втрати робочих місць. |
| Альтернатива 2. Запровадження системи пільгових ставок ввізного мита | Відсутні. | Відсутні. Зниження рівня заробітної плати, умов праці та відсутність коштів на підвищення кваліфікації працівників суб'єктів літакобудування. |

| | | |
|---|---|-----------|
| Альтернатива 3. Прийняття законопроекту | Високий соціальний показник: збереження робочих місць, збільшення рівня зайнятості, заробітної плати працівників літакобудівної галузі покращення умов праці та кваліфікації. | Відсутні. |
| Альтернатива 4. Заміна митної пільги на інші форми державної підтримки (допомоги) | Може бути компромісним варіантом. | Відсутні. |

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання*

| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом** |
|--|--------|---------|------|-------|---------|
| Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | | | | | 45 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | | | | | 100% |

* Суб'єкти господарювання, що включені до Переліку суб'єктів літакобудування, щодо яких запроваджуються тимчасові заходи державної підтримки, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 09.06.2010 № 405, (далі – Перелік).

** Загальна кількість включає суб'єктів літакобудування, місцезнаходження яких тимчасово окуповані території України.

Слід зазначити, що із загальної кількості суб'єктів господарювання, які підпадають під дію регуляторного акта, неможливо точно виділити кількість

підприємств, що відносяться до певної категорії через відсутність даних щодо балансової вартості активів, чистого доходу від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), кількості працюючих в них працівників відповідно до річної фінансової звітності.

| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
|---|--|---|
| Альтернатива 1. Збереження статус-кво (відсутність змін) | Відсутні. | Сплата ввізного мита за повною ставкою, що призводить до зменшення обсягу обігових коштів суб'єктів літакобудування, скорочення виробництва, зниження конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості, зниження рівня технологічного розвитку та інновацій. |
| Альтернатива 2. Запровадження системи пільгових ставок ввізного мита | Стимулювання розвитку суб'єктів літакобудування без необхідності повного звільнення від митного платежу – ввізного мита. | Сплата ввізного мита за пільговою ставкою, встановленою залежно від обсягів інвестицій або інших показників. |
| Альтернатива 3. Прийняття законопроекту | Поступовий розвиток суб'єктів літакобудування, залучення інвестицій, запровадження новітніх технологій та освоєння нових видів продукції, створення нових робочих місць. | Відсутні. |

| | | |
|--|---|--|
| <p>Альтернатива 4. Заміна митної пільги на інші форми державної підтримки (допомоги)</p> | <p>Державне субсидування може забезпечити аналогічний ефект, як і митна пільга. Також кредити під низькі відсотки для сплати ввізного мита, як альтернатива митній пільзі, дозволить суб'єктам літакобудування розвиватися, без значного навантаження на фінансовий стан.</p> | <p>Сплата ввізного мита за повною ставкою та відсотків за кредитами при отриманні відповідної форми державної підтримки.</p> |
|--|---|--|

| Сумарні витрати за альтернативами | Сума витрат, гривень |
|---|--|
| <p>Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)</p> | <p>Неможливо визначити.***</p> |
| <p>Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)</p> | <p>Неможливо визначити.*** Необхідне законодавче врегулювання альтернативи з подальшим внесенням змін до Митного тарифу України.</p> |
| <p>Альтернатива 3. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта</p> | <p>Відсутні.</p> |

| | |
|--|-------------------------|
| господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта») | |
| Альтернатива 4. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта») | Неможливо визначити.*** |

*** У зв'язку з неможливістю точно виділити кількість підприємств, що відносяться до великих та середніх, через місцезнаходження деяких на тимчасово окупованій території України, відсутність даних щодо балансової вартості активів, чистого доходу від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), середню кількість працівників відповідно до річної фінансової звітності.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

| Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми) | Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки) | Коментарі щодо присвоєння відповідного бала |
|---|---|---|
| Альтернатива 1. Збереження статус-кво (відсутність змін) | 1 | Цілей державного регулювання не досягнуто. Проблема продовжує існувати. |
| Альтернатива 2. Запровадження системи пільгових ставок ввізного мита | 1 | Цілей державного регулювання не досягнуто. Проблема продовжує існувати. |

| | | |
|--|---|--|
| Альтернатива 3. Прийняття законопроекту | 4 | Ця альтернатива оцінена відповідним балом, оскільки дає змогу повністю досягнути поставлених цілей державного регулювання. У разі прийняття акта проблема більше існувати не буде. |
| Альтернатива 4. Заміна митної пільги на інші форми державної підтримки (допомоги) | 2 | Ймовірно проблема не зменшиться, деякі важливі та критичні аспекти проблеми залишаться невирішеними. |

| Рейтинг результативності | Вигоди (підсумок) | Витрати (підсумок) | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу |
|---|---|--|--|
| Альтернатива 1. Збереження статус-кво (відсутність змін) | Надходження до бюджету. | Сплата ввізного мита за повною ставкою і як наслідок зменшення обсягу обігових коштів суб'єктів літакобудування. | Не дає можливості реалізувати поставлені цілі державного регулювання. |
| Альтернатива 2. Запровадження системи пільгових ставок ввізного мита | Часткові до надходження до бюджету. | Сплата ввізного мита за пільговою ставкою, встановленою залежно від обсягів інвестицій або інших показників. | Не дає можливості реалізувати поставлені цілі державного регулювання. |
| Альтернатива 3. Прийняття законопроекту | Продовження строку звільнення суб'єктів літакобудування від оподаткування ввізним митом при ввезенні на митну територію України та помещенні в митний режим | Відсутні. | Є найоптимальнішим серед запропонованих альтернатив, оскільки відповідає вимогам регуляторної політики і досягає цілей державного регулювання. |

| | | | |
|--|--|------------------|---|
| | <p>імпорту, передбаченого підпунктом 13 пункту 4 розділу XXI «Прикінцеві та перехідні положення» Митного кодексу України, та розширення кодів товарів згідно з УКТ ЗЕД, на які поширюватиметься вказана митна пільга, до 1 січня 2030 року.</p> <p>Як наслідок збереження та розвиток літакобудівної галузі, залучення інвестицій, запровадження новітніх технологій та освоєння нових видів продукції, збереження створення нових робочих місць, збільшення рівня зайнятості, заробітної плати працівників літакобудівної галузі, покращення умов праці та підвищення кваліфікації.</p> | | |
| <p>Альтернатива 4. Заміна митної пільги на інші форми державної підтримки (допомоги)</p> | <p>Зниження втрат бюджету. Разом з цим потребує детального розрахунку ефективності та контролю.</p> | <p>Відсутні.</p> | <p>Ймовірно проблема не зменшиться, деякі важливі та критичні аспекти проблеми залишаться невирішеними. Потребуватиме детального розрахунку ефективності.</p> |

| Рейтинг | Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта |
|---|--|--|
| Альтернатива 1. Збереження статус-кво (відсутність змін) | Причини відмови від альтернативи - зменшення обсягу обігових коштів суб'єктів літакобудування, скорочення виробництва, зниження конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості, зниження рівня технологічного розвитку та інновацій, втрата робочих місць, зниження рівня заробітної плати, умов праці та відсутність коштів на підвищення кваліфікації працівників суб'єктів літакобудування. | Вплив зовнішніх чинників не очікується. |
| Альтернатива 2. Запровадження системи пільгових ставок ввізного мита | Оскільки альтернатива передбачає надання пільги на ввізне мито суб'єктам літакобудування пропорційно до обсягу здійснених інвестицій, кількості створених робочих місць або обсягу виробленої продукції, необхідним буде законодавче врегулювання альтернативи з розробленням методик аналізу, порівняння та контролю, та подальшим внесенням змін до Митного тарифу України, що здійснюється виключно законами про внесення змін. При низькому рівні показників, що буде недостатнім для отримання митної пільги суб'єктами літакобудування, можливе зменшення темпів розвитку літакобудівної галузі та | Вплив зовнішніх чинників вбачається значним, ризики високі. |

| | | |
|--|--|---|
| | <p>інноваційної активності, обсягів вітчизняного виробництва (надання послуг), сум вивільнених, обігових коштів суб'єктів літакобудування.</p> <p>Альтернатива може вимагати посилення контролю з боку митних органів.</p> | |
| <p>Альтернатива 3. Прийняття законопроекту</p> | <p>Альтернатива є найбільш ефективною та прозорою, оскільки підтримка літакобудівної галузі дозволяє стабільно розвиватися, зберігаючи робочі місця та залучаючи інвестиції. Сприятливі умови для запровадження нових технологій. Тимчасове зниження надходжень до державного бюджету від митного платежу – ввізного мита, може бути частково компенсовано за рахунок зростання виробництва в літакобудівній галузі.</p> | <p>Вплив зовнішніх чинників не очікується.</p> |
| <p>Альтернатива 4. Заміна митної пільги на інші форми державної підтримки (допомоги)</p> | <p>Альтернатива дозволяє забезпечити адресну підтримку суб'єктів літакобудування та знизити втрати бюджету. При цьому, альтернатива не ефективна для суб'єктів літакобудування через значний строк, необхідний для вибору, розрахунку ефективності, надання та реалізації іншої форми державної підтримки суб'єктів літакобудування. До того ж, надання іншої форми</p> | <p>Вплив зовнішніх чинників вбачається незначним, низькі ризики</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | державної підтримки може призвести до нецільового використання коштів, відсутності довгострокової стабільності. | |
|--|---|--|

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

1. Механізм дії регуляторного акта

Основним механізмом для вирішення визначених проблемних питань є прийняття законопроєкту та фактична реалізація його положень.

Прийняття законопроєкту сприятиме розвитку літакобудівної промисловості в Україні, дозволить запобігти втраті науково-технічного, інтелектуального, технологічного та виробничого потенціалу, покращити фінансово-економічний стан суб'єктів літакобудування, створити умови для їх належного функціонування та виробництва продукції літакобудування для потреб сил безпеки і сил оборони.

2. Організаційні заходи впровадження регуляторного акта в дію

Для впровадження запропонованого регуляторного акта органам виконавчої влади необхідно забезпечити:

інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення на офіційному веб-порталі Мінстратегпрому;

погодження проєкту регуляторного акта із заінтересованими органами;

організацію виконання вимог регулювання, а саме проведення базового, повторного та періодичного відстеження результативності регуляторного акта з метою його перегляду.

Суб'єктам господарювання для впровадження вимог регулювання необхідно:

ознайомитися з вимогами регулювання;

організувати виконання вимог регулювання.

Ризику впливу зовнішніх факторів на дію регуляторного акта немає. Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат і ресурсів органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування та платників податків.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу чинного органу).

У зв'язку з цим розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

Розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів малого підприємництва згідно з додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (Тест малого підприємництва) не здійснювався, оскільки вплив на суб'єктів малого підприємництва відсутній.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта є необмеженим до можливих змін митного законодавства.

Обґрунтування запропонованого строку продовження заходу державної підтримки суб'єктів літакобудування базується на кількох ключових аспектах:

- цикл виробництва в літакобудуванні. Літакобудування є складним і тривалим процесом, що включає етапи досліджень, розробки, тестування, виробництва та сертифікації літаків. Цей процес може займати кілька років, а інколи й більше. Отже, строк дії заходу державної підтримки має бути достатньо тривалим, щоб суб'єкти літакобудування могли повною мірою скористатися митною пільгою на всіх етапах виробництва;

- залучення інвестицій та розвиток інфраструктури. Захід державної підтримки має стимулювати залучення інвестицій в українське літакобудування та розвиток відповідної інфраструктури, що також потребує тривалого періоду. Строк продовження дії заходу державної підтримки запропоновано з урахуванням часу, необхідного для залучення інвесторів, будівництва або модернізації виробничих потужностей та налагодження виробничого процесу;

- забезпечення стійкості та стабільності літакобудівної галузі. Літакобудування є стратегічно важливою галуззю для національної безпеки та економіки України. Тому захід державної підтримки у формі надання митної пільги має діяти достатньо довго, щоб забезпечити стійкий розвиток галузі, зменшення залежності від зовнішніх факторів та посилення внутрішнього виробництва;

- оцінка результативності та можливість коригування. Запропонований строк продовження заходу державної підтримки суб'єктів літакобудування повинен включати періоди оцінки результативності. Це дозволить своєчасно вносити необхідні корективи, зокрема продовження або зміни умов підтримки, залежно від досягнутих результатів та змін у літакобудівній галузі та економічної ситуації країни.

Термін набрання чинності регуляторного акта – з дня наступного за днем його опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прогнозними значеннями показників результативності регуляторного акта є:

1. Надходження до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних із дією акта – не передбачаються.

2. Кількість суб'єктів літакобудування, на яких поширюється дія законопроекту, яка визначається відповідно до Переліку суб'єктів літакобудування, щодо яких запроваджуються тимчасові заходи державної підтримки, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 09.06.2010 № 405.

3. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та фізичних осіб з основними положеннями регуляторного акта високий, оскільки:

повідомлення про оприлюднення, проект акта та аналіз регуляторного впливу акта розміщено на офіційному веб-сайті Мінстратегпрому (<https://mspu.gov.ua>) у розділі «Законодавча база» в рубриці «Регуляторна політика» та підрубриці «Оприлюднення проектів регуляторних актів»;

у разі прийняття буде опубліковано в Голосі України, Офіційному віснику України, Урядовому кур'єрі та розміщено на сайті Верховної Ради України (www.rada.gov.ua).

Після набрання чинності регуляторного акту його результативність визначатиметься за такими показниками:

сума вивільнених коштів (заощаджена сума ввізного мита, що не сплачується до бюджету та залишається в розпорядженні суб'єкта літакобудування);

зростання виробництва літаків та інших виробів авіаційного призначення; рівень модернізації авіаційної техніки;

збільшення рівня зайнятості у регіонах з розвиненою літакобудівною галуззю;

рівень заробітної плати, умов праці та підвищення кваліфікації працівників суб'єктів літакобудування; рівень інновацій у літакобудівній галузі (кількість нових технологій, впроваджених у виробництво);

покращення якості продукції, що вимірюється відсотком виробів, які відповідають міжнародним стандартам якості.

Числові значення додаткових показників результативності будуть встановлені статистичним методом під час проведення базового відстеження результативності регуляторного акта.

ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься Мінстратегпромом.

Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься через рік після набрання чинності регуляторним актом шляхом статистичного аналізу показників.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта здійснюється через два роки з дня набрання його чинності, у результаті якого відбудеться порівняння показників базового та повторного відстеження. У разі виявлення нерегульованих та проблемних питань шляхом аналізу якісних показників дії цього акта, такі питання буде врегульовано шляхом внесення відповідних змін.

Періодичне відстеження результативності регуляторного акта здійснюється раз на три роки, починаючи із дня виконання заходів із повторного відстеження. Установлені кількісні та якісні значення показників результативності акта порівнюватимуться зі значеннями аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

Метод проведення відстеження результативності – статистичний.

Вид даних, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності, – статистичні дані.

Міністр з питань стратегічних галузей промисловості України

Герман СМЕТАНІН

« _____ » _____ 2024 р.