

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ проєкту Закону України «Про внесення змін до розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо продовження строків підтримки літакобудівної галузі»

I. Визначення проблеми

Розробка проєкту Закону України «Про внесення змін до розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо продовження строків підтримки літакобудівної галузі» (далі – законопроект) обумовлена необхідністю продовження заходів державної підтримки суб'єктів літакобудування, передбачених Податковим кодексом України, з метою зменшення податкового навантаження на них, використання вивільнених коштів для розвитку науково-технічного 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.

Разом з тим 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 розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо підтримки літакобудівної галузі» були внесені зміни до Податкового кодексу України, відповідно до яких тимчасово, до 1 січня 2025 року суб'єкти літакобудування отримали такі заходи державної підтримки:

1) суб'єкти літакобудування, що підпадають під дію норм статті 2 Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості», звільняються від оподаткування податком на додану вартість по операціях з: ввезення на митну територію України в митному режимі імпорту товарів (крім підакцизних), що використовуються для потреб літакобудівної промисловості, якщо такі товари є

звільненими від оподаткування ввізним митом згідно із підпунктом 13 пункту 4 розділу XXI «Прикінцеві та перехідні положення» Митного кодексу України;

постачання на митній території України результатів науково-дослідних і дослідницько-конструкторських робіт, які виконуються для потреб літакобудівної промисловості.

У встановлений період операції з продажу продукції (послуг), виробленої зазначеними підприємствами за рахунок коштів Державного бюджету України, оподатковуються податком на додану вартість за нульовою ставкою;

2) звільняється від оподаткування прибуток підприємств - суб'єктів літакобудування, що підпадають під дію норм статті 2 Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» і здійснюють розробку та/або виготовлення з кінцевим складанням літальних апаратів та двигунів до них.

Вивільнені кошти (суми податку, що не сплачуються до бюджету та залишаються в розпорядженні платника податку) використовуються на науководослідні та дослідницько-конструкторські роботи з літакобудування, створення чи переоснащення матеріально-технічної бази, збільшення обсягу виробництва, запровадження новітніх технологій.

3) звільняються від сплати земельного податку суб'єкти літакобудування, що підпадають під дію норм статті 2 Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» і здійснюють розробку та/або виготовлення з кінцевим складанням літальних апаратів та двигунів до них, крім земельних ділянок, на яких розташовані об'єкти соціального, торговельного, сільськогосподарського призначення та непромислового будівництва.

Строк вказаних податкових пільг спливає 1 січня 2025 року. Водночас, суб'єкти літакобудування потребують державної підтримки і після спливу цього строку, особливо в умовах збройної агресії російської федерації проти України.

Аналіз вимог постанови Кабінету Міністрів України від 07.06.2017 № 476 «Про затвердження Порядку здійснення контролю за використанням вивільнених коштів підприємств - суб'єктів літакобудування, на які поширюється дія норм статті 2 Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» показує, що пільга з податку на прибуток розповсюджується тільки на основні види діяльності суб'єкта літакобудування. Інша операційна діяльність підприємства оподатковується податком на прибуток на загальних підставах.

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

1) науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи з літакобудування:

розробка та сертифікація окремих типів літаків;
забезпечення підтримки експлуатації окремих типів літаків (модернізація);

модернізація та імпортозаміщення на окремих типах літаків;
дослідження критичних місць конструкції окремих типів літаків;

розробка безпілотних літальних апаратів (комплексів); удосконалення окремих типів авіаційних двигунів;

створення новітніх високоефективних авіаційних двигунів; збільшення ресурсу серійних авіаційних двигунів;

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 та з метою продовження строків надання податкових пільг суб'єктам літакобудування 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 тимчасових заходів державної підтримки суб'єктів літакобудування у формі надання вказаних податкових пільг;

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;

запровадження новітніх технологій в рамках програм імпортозаміщення, енергозбереження та освоєння нових видів продукції літакобудівної промисловості;

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

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 припиняють діють заходи державної підтримки: 1) звільнення від оподаткування податком на додану вартість по операціях з: ввезення на митну територію України в митному режимі імпорту товарів (крім підакцизних), що використовуються для потреб літакобудівної промисловості, якщо такі товари є звільненими від оподаткування ввізним митом згідно із підпунктом 13 пункту 4 розділу XXI «Прикінцеві та перехідні положення» Митного кодексу України; постачання на митній території України результатів науково-дослідних і

	<p>дослідницько-конструкторських робіт, які виконуються для потреб літакобудівної промисловості;</p> <p>2) звільнення прибутку суб'єктів літакобудування від оподаткування;</p> <p>3) звільнення від сплати земельного податку.</p>
<p>Альтернатива 2. Поступове зменшення підтримки</p>	<p>Поетапне припинення дії заходів державної підтримки. Альтернатива передбачає необхідність нормативного врегулювання, зі створенням графіку поступового зменшення підтримки з чіткими пільгами, строками та контрольними точками.</p>
<p>Альтернатива 3. Прийняття законопроекту</p>	<p>Продовження строків дії податкових пільг, передбачених пунктом 4¹ підрозділу 2, пунктом 41 підрозділу 4, пунктом 7 підрозділу 6 розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України, для суб'єктів літакобудування до 1 січня 2030 року.</p>
<p>Альтернатива 4. Заміна податкових пільг на інші форми державної підтримки (допомоги)</p>	<p>Надання державної допомоги реалізується, в тому числі, у формах надання субсидій та грантів, надання дотацій, відстрочення або розстрочення сплати податків, зборів чи інших обов'язкових платежів, списання боргів, включно із заборгованістю за надані державні послуги, списання штрафних санкцій, компенсація збитків суб'єктам господарювання, надання гарантій, кредитів на пільгових умовах, обслуговування кредитів за пільговими тарифами.</p>

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження статус-кво (відсутність змін)	Суми податків, що не сплачувалися до бюджетів та залишалися в розпорядженні суб'єктів літакобудування, будуть сплачуватися до бюджетів.	Відсутні.
Альтернатива 2. Поступове зменшення підтримки	Суми податків, що не сплачувалися до бюджетів та залишалися в розпорядженні суб'єктів літакобудування, будуть поступово сплачуватися до бюджетів.	Відсутні.
Альтернатива 3. Прийняття законопроекту	Збереження та розвиток літакобудівної галузі в умовах воєнного стану в Україні.	Реалізація законопроекту не потребує витрат.
Альтернатива 4. Заміна податкових пільг на інші форми державної підтримки (допомоги)	Зниження втрат бюджетів.	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. Поступове зменшення	Відсутні.	Відсутні.

підтримки		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 підвищення кваліфікації.	Відсутні.
Альтернатива 4. Заміна податкових пільг на інші форми державної підтримки (допомоги)	Може бути компромісним варіантом, але потребує детального розрахунку ефективності та контролю.	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 з 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 податків до бюджетів, що призводить до зменшення обсягу обігових коштів, скорочення виробництва, зниження конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості, зниження рівня технологічного розвитку та інновацій.
Альтернатива 2. Поступове зменшення підтримки	Поступова адаптація суб'єктів літакобудування до ринкових умов без різкого зменшення підтримки.	Поступова сплата податків до бюджетів.
Альтернатива 3. Прийняття законопроекту	Поступовий розвиток суб'єктів літакобудування, залучення інвестицій, запровадження новітніх технологій та освоєння нових видів продукції, створення нових робочих місць.	Відсутні.
Альтернатива 4. Заміна податкових пільг на інші форми державної підтримки (допомоги)	Може бути компромісним варіантом, але потребує детального розрахунку ефективності.	Відсутні.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
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»)	Неможливо визначити.***
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»)	Неможливо визначити.*** Відсутнє законодавче врегулювання альтернативи.
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 господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	Відсутні.
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»)	Відсутні.

*** У зв'язку 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. Поступове зменшення підтримки	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 податкових пільг 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 бюджетів. Суми податків, що не сплачувалися до бюджетів та залишалися в розпорядженні суб'єктів літакобудування,	Сплата суб'єктами літакобудування податків до бюджетів і, як наслідок, зменшення обсягу обігових коштів.	Не дає можливості реалізувати поставлені цілі державного регулювання.

	будуть сплачуватися до бюджетів.		
Альтернатива 2. Поступове зменшення підтримки	Поступові надходження до бюджетів.	Поступова сплата податків до бюджетів з поступовим зменшенням обсягу обігових коштів суб'єктів літакобудування.	Не дає можливості реалізувати поставлені цілі державного регулювання
Альтернатива 3. Прийняття законопроекту	Продовження строків дії податкових пільг, передбачених пунктом 41 підрозділу 2, пунктом 41 підрозділу 4, пунктом 7 підрозділу 6 розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України, для суб'єктів літакобудування до 1 січня 2030 року. 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.	Відсутні.	Є найоптимальнішим серед запропонованих альтернатив, оскільки відповідає вимогам регуляторної політики і досягає цілей державного регулювання.
Альтернатива 4. Заміна податкових пільг на інші форми державної підтримки (допомоги)	Зниження втрат бюджетів.	Відсутні.	Ймовірно проблема не зменшиться, деякі важливі та критичні аспекти проблеми залишаться невирішеними. Потребуватиме детального розрахунку ефективності.

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. Поступове зменшення підтримки	Відсутність нормативного врегулювання альтернативи не дає змоги прогнозувати витрати суб'єктів літакобудування та втрати бюджетів. Разом з цим, за умови нормативного врегулювання, поступове зменшення підтримки дозволяє поступово адаптувати суб'єктів літакобудування до ринкових умов. У разі не адаптації суб'єктів літакобудування до ринкових умов, можливе зменшення темпів розвитку літакобудівної галузі та інноваційної активності, обсягів вітчизняного виробництва (надання послуг), сум вивільнених,	Вплив зовнішніх чинників вбачається значним, ризику високі.

	обігових коштів суб'єктів літакобудування.	
Альтернатива 3. Прийняття законопроекту	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.	Вплив зовнішніх чинників не очікується.
Альтернатива 4. Заміна податкових пільг на інші форми державної підтримки (допомоги)	Альтернатива дозволяє забезпечити адресну підтримку суб'єктів літакобудування та знизити втрати бюджетів. 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 державної підтримки може призвести до нецільового використання коштів, відсутності довгострокової стабільності.	Вплив зовнішніх чинників вбачається незначним, ризики низькі.

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

1. Механізм дії регуляторного акта

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

Прийняття законопроекту 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 податкового законодавства.

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

- циклічність виробництва в літакобудівній галузі. Літакобудування є високотехнологічною галуззю з тривалим циклом виробництва та великими капіталовкладеннями. Процес розробки, тестування, сертифікації та випуску літаків може тривати кілька років. Тому підтримка галузі вимагає тривалого періоду дії регуляторного акту, щоб забезпечити стабільні умови розвитку проєктів та залучення інвестицій;

- необхідність створення сприятливих умов для залучення інвестицій. Інвестори зазвичай оцінюють довгострокові перспективи проєктів, особливо у високоризикових галузях, таких як літакобудування. Строк продовження податкових пільг для суб'єктів літакобудування пропонується достатньо довгий, щоб інвестори були впевнені у стабільності податкових умов та могли планувати свої вкладення на перспективу;

- забезпечення стійкості та стабільності літакобудівної галузі. Літакобудування є стратегічно важливою галуззю для національної безпеки та економіки України. Тому захід державної підтримки у формі надання податкових пільг 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 економічній 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, Відомостях Верховної Ради України 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 (сума податку, що не сплачується до бюджету та залишається в розпорядженні суб'єкта літакобудування);

зростання виробництва літаків та комплектуючих, що вимірюється у кількості виготовлених літаків, двигунів до них та інших виробів авіаційного призначення;

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.