

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту Закону України «Про внесення зміни до розділу XX «Перехідні
положення» Податкового кодексу України щодо звільнення від
оподаткування суб'єктів літакобудування»

I. Визначення проблеми

Розробка проекту Закону України «Про внесення зміни до розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо звільнення від оподаткування суб'єктів літакобудування» (далі – законопроект) зумовлена необхідністю надання державної підтримки суб'єктам літакобудування 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.

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 у спосіб державного замовлення авіаційної техніки, а також надання державних гарантій, здешевлення кредитів, страхування експортних та кредитних ризиків, сприяння лізинговим операціям.

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

З огляду на це Законом України «Про внесення змін до розділу XX «Перехідні положення» Податкового кодексу України щодо підтримки літакобудівної галузі» внесено зміни до Податкового кодексу України, відповідно до яких, тимчасово, до 1 січня 2025 року 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, отримували державну підтримку у вигляді звільнення від сплати земельного податку, крім земельних ділянок, на яких розташовані об'єкти соціального, торговельного, сільськогосподарського призначення та непромислового будівництва.

Строк цієї податкової пільги сплив 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.

З огляду на зазначене та з метою надання податкових пільг суб'єктам літакобудування підготовлено цей законопроект.

Законопроектом передбачається до 1 січня 2031 року звільнити суб'єктів літакобудування, що підпадають під дію норм статті 2 Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» та здійснюють розробку та/або виготовлення з кінцевим складанням літальних апаратів і двигунів до них, від сплати:

земельного податку (крім земельних ділянок, на яких розташовані об'єкти соціального, торговельного, сільськогосподарського призначення та непромислового будівництва);

орендної плати за земельні ділянки державної та комунальної власності (яка наразі не сплачується суб'єктами літакобудування, проте у разі можливого переміщення підприємств на нові локації державної та комунальної власності в умовах обмеженості фінансових ресурсів зазначений вид державної допомоги стане актуальним для підприємств);

податку на нерухоме майно, відмінне від земельної ділянки.

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'язання проблеми у спосіб, який передбачає наявність мінімальних ризиків;

запровадження тимчасових заходів державної підтримки суб'єктів літакобудування у формі надання зазначених 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 розв'язанню проблеми, зазначеної у розділі І аналізу регуляторного впливу.

ІІІ. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Альтернативні способи досягнення цілей державного регулювання:

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження статусу-кво (відсутність змін)	Відсутність державної підтримки суб'єктам літакобудування.
Альтернатива 2. Прийняття законопроекту	Запровадження до 1 січня 2031 року звільнення суб'єктів літакобудування, що підпадають під дію норм статті 2 Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» та здійснюють розробку та/або виготовлення з кінцевим складанням літальних апаратів і двигунів до них, від сплати: земельного податку (крім земельних ділянок, на яких розташовані об'єкти соціального, торговельного, сільськогосподарського призначення та непромислового будівництва); орендної плати за земельні ділянки державної та комунальної власності (яка наразі не сплачується суб'єктами літакобудування, проте у разі можливого переміщення підприємств на нові локації державної та комунальної власності в умовах обмеженості фінансових ресурсів зазначений вид державної допомоги стане актуальним для підприємств); податку на нерухоме майно, відмінне від земельної ділянки

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження статусу-кво (відсутність змін)	Суми податків, що не сплачувалися до бюджетів та залишалися в розпорядженні суб'єктів літакобудування, будуть сплачуватися до бюджетів.	Відсутні.
Альтернатива 2. Прийняття законопроекту	Збереження та розвиток літакобудівної галузі в умовах воєнного стану в Україні.	Реалізація законопроекту не потребує витрат.

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження статусу-кво (відсутність змін)	Відсутні.	Відсутні. Основною негативною стороною неприйняття регуляторного акта буде ризик втрати робочих місць.
Альтернатива 2. Прийняття законопроекту	Високий соціальний показник: збереження робочих місць, збільшення рівня зайнятості, заробітної плати працівників літакобудівної галузі, покращення умов праці та підвищення кваліфікації.	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 охоплює 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 належать до певної категорії, через відсутність даних щодо балансової вартості активів, чистого доходу від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), кількості працівників відповідно до річної фінансової звітності.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження статусу-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. Прийняття законопроекту	Поступовий розвиток суб'єктів літакобудування, залучення інвестицій, запровадження новітніх технологій та освоєння нових видів продукції, створення нових робочих місць.	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»)	Відсутні.

*** У зв'язку з неможливістю точно виділити кількість підприємств, що належать 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 статусу-кво (відсутність змін)	1	Цілей державного регулювання не досягнуто. Проблема продовжує існувати.
Альтернатива 2. Прийняття законопроекту	4	Ця альтернатива оцінена відповідним балом, оскільки дає змогу повністю досягнути поставлених цілей державного регулювання. У разі прийняття акта проблема не існуватиме.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження статусу-кво (відсутність змін)	Надходження до бюджетів. Суми податків, що не сплачувалися до бюджетів та залишалися в розпорядженні суб'єктів літакобудування, будуть сплачуватися до бюджетів.	Сплата суб'єктами літакобудування податків до бюджетів і, як наслідок, – зменшення обсягу обігових коштів.	Не дає можливості реалізувати поставлені цілі державного регулювання.
Альтернатива 2. Прийняття законопроекту	Запровадження до 1 січня 2031 року звільнення суб'єктів літакобудування, що підпадають під дію норм статті 2 Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» та здійснюють розробку та/або виготовлення з кінцевим складанням літальних апаратів і двигунів до них, від сплати: земельного податку (крім земельних ділянок, на яких розташовані об'єкти соціального, торговельного, сільськогосподарськ	Відсутні.	Є найоптимальнішим серед запропонованих альтернатив, оскільки відповідає вимогам регуляторної політики і досягає цілей державного регулювання.

	ого призначення та непромислового будівництва); орендної плати за земельні ділянки державної та комунальної власності (яка наразі не сплачується суб'єктами літакобудування, проте у разі можливого переміщення підприємств на нові локації державної та комунальної власності в умовах обмеженості фінансових ресурсів зазначений вид державної допомоги стане актуальним для підприємств); податку на нерухоме майно, відмінне від земельної ділянки. 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.		
--	---	--	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи /	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію
---------	--	---

	причини відмови від альтернативи	запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження статусу-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. Прийняття законопроекту	Альтернатива є найбільш ефективною та прозорою, оскільки підтримка літакобудівної галузі дає змогу стабільно розвиватися, зберігаючи робочі місця та залучаючи інвестиції. Сприятливі умови для запровадження нових технологій.	Вплив зовнішніх чинників не очікується.

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

1. Механізм дії регуляторного акта

Основним механізмом для розв'язання визначених проблемних питань є прийняття законопроекту та фактична реалізація його положень.

Прийняття законопроекту сприятиме розвитку літакобудівної промисловості в Україні, дасть можливість 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 у спосіб його оприлюднення на офіційному вебпорталі Мінстратегпрому;
 погодження проєкту регуляторного акта із заінтересованими органами;
 організацію виконання вимог регулювання: 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:

циклічності 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 акта, щоб забезпечити стабільні умови розвитку проєктів та залучення інвестицій;

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

забезпеченні 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;

оцінці результативності та можливості коригування. Запропонований строк продовження заходу державної підтримки суб'єктів літакобудування повинен охоплювати періоди оцінки результативності. Це дасть змогу 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

Прогнозні значення показників результативності регуляторного акта:

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 законопроєкту, 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, проєкт акта та аналіз регуляторного впливу акта розміщено на офіційному вебсайті 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 акта 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.

IX. 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 у спосіб 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 не врегульованих та проблемних питань у спосіб аналізу якісних показників дії цього акта такі питання буде врегульовано через внесення відповідних змін.

Періодичне відстеження результативності регуляторного акта здійснюється раз на три роки, починаючи з 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