



**МІНІСТЕРСТВО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ І ТОРГІВЛІ УКРАЇНИ
(Мінекономрозвитку України)**

вул. М. Грушевського, 12/2, м. Київ, 01008. тел. 253-93-94, факс 226-31-81
Web: <http://www.me.gov.ua>, e-mail: meconomy@me.gov.ua, код ЄДРПОУ 37508596

№ _____

**Державна регуляторна служба
України**

*Щодо погодження проекту
постанови Кабінету Міністрів України*

На додаток до листа Мінекономрозвитку від 12.06.2017 за № 3803-01/19484-03 надсилаємо доопрацьований Аналіз регуляторного впливу до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку визначення товарів, що ввозяться на митну територію України для використання у промисловому виробництві моторних транспортних засобів» (далі – проект).

Просимо погодити проект у стислий термін.

Додаток: Аналіз регуляторного впливу до проекту – на 11 арк.

Заступник Міністра

Михайло ТІТАРЧУК

*Андрій БОЯРУНЕЦЬ
тел. 200-47-73 * 3715*

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

М2 Мінекономрозвитку
Вих. № 3803-04/32673-03 від 15.09.2017



Державна регуляторна служба України
№ 10474/0/19-17 від 19.09.2017

0.31



АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проекту постанови Кабінету Міністрів України
«Про внесення змін до Порядку визначення товарів, що ввозяться на митну
територію України для використання у промисловому виробництві
моторних транспортних засобів»

I. Визначення проблеми

Ключовою метою проекту постанови є оптимізація нормативно-правових умов роботи вітчизняних виробників легкових автомобілів в ситуації різкого скорочення попиту на їхню продукцію та, відповідно, стабілізація її внутрішнього виробництва зі збереженням і, в подальшому, збільшенням кількості робочих місць на відповідних підприємствах.

Проблемою є невідповідність нормативно-правової бази роботи галузі актуальним ринковим умовам: зокрема, основні принципи Програм створення (модернізації) виробничих потужностей і робочих місць (далі – Програма), що затверджуються для кожного підприємства, розроблялися в ситуації порівняно стабільного попиту на їхню продукцію. До таких базових принципів належать доведення локалізації виробництва до 50% на 8-й рік роботи за Програмою, зобов'язання щодо кількості вироблених автомашин і новостворених робочих місць.

Довідково, за даними асоціації «Укравтопром», в 2013 р. загальний обсяг українського ринку нових легкових авто склав 213,3 тис. шт., у 2016 р. – 64,5 тис. шт., тобто відбулося падіння в 3,3 рази. При цьому виробництво таких автомобілів в Україні в 2013 р. склало 45758 шт., у 2016 р. – 4340 шт., тобто менше в 10,5 рази.

Відповідно, на сьогоднішній день виробники об'єктивно неспроможні дотримуватись своїх основних зобов'язань за Програмами. При цьому спостерігається зупинка роботи профільних підприємств. Станом на 2013 р. у країні діяло 4 заводи з виготовлення легкових автомашин, однак у червні 2014 р. (за даними компаній) випуск такої продукції припинила корпорація «Богдан», у серпні того ж року – Кременчуцький автоскладальний завод. Запорізький автозавод у 2016 р. скоротив виробництво легкових авто до 403 шт.

Програми є формою виробничих зобов'язань підприємств в обмін на пільги зі ввезення ними на митну територію України товарів для своїх виробничих потреб. Програми та відповідні преференції регулюються постановою Кабінету Міністрів України (далі – КМУ) від 26.10.2005 № 1031 «Про затвердження Порядку визначення товарів, що ввозяться на митну територію України для використання у промисловому

виробництві моторних транспортних засобів» (далі – Постанова), яка встановлює процедуру визначення товарів, що ввозяться на митну територію України за нульовими ставками і використовуються у промисловому виробництві моторних транспортних засобів (далі – транспортні засоби) товарних позицій 8701-8705 згідно з УКТЗЕД.

Натомість постановою КМУ від 11.07.2013 № 542 затверджено зміни до Порядку визначення відповідних товарів (далі – Порядок), згідно з якими для профільних підприємств введено зобов'язання щодо обмеження кількості кузовів для крупноузлового складання транспортних засобів. Підприємства було зобов'язано на 8-й рік виконання його Програми досягти середнього ступеню локалізації виробництва в 50%.

В жовтні-листопаді 2013 р. Міністерство промислової політики України затвердило Програми підприємств, а вони взяли на себе зобов'язання модернізувати виробничі потужності та виготовити певну кількість легкових автомобілів. При цьому діяли певні нормативно-правові умови імпорту необхідних компонентів – зокрема, акцизний податок на кузова для промислового складання в розмірі 109 євро/шт., акцизний податок на нові легкові автомобілі тощо. У подальшому ці умови були змінені в бік підвищення податків і зборів: у 2014 р. акциз на кузова для промислового складання збільшився у 2 рази до 218 євро/шт., на нові легкові авто – також у 2 рази.

У 2015 р. акцизний податок на нові легкові автомашини знову підвищився, до того ж було запроваджено додатковий імпорتنний збір у розмірі 5% на комплектуючі для їхнього виробництва. Таким чином, до ускладнення ринкових умов додалося посилення фіскального навантаження. В такій ситуації об'єктивно йдеться не про виконання затверджених Програм, а про ризики зупинки виробництва моторних транспортних засобів у державі та, відповідно, скорочення тисяч робочих місць і зростання соціальної напруги.

Для уникнення такого розвитку подій виникає потреба у спрощенні вимог до підприємств у розрізі Програм та звітності за ними. З цією метою пропонується внести зміни до Постанови:

- уможливити виробникам транспортних засобів ввезення комплектуючих для виготовлення основної продукції без обмеження щодо кількості і ступеню

локалізації – з огляду на те, що поступальне посилення ними локалізації виробництва в сучасних ринково-економічних умовах є неможливим;

- скасувати норму зобов'язань стосовно щорічного виробництва продукції – через недостатній рівень попиту та його нестабільність;
- спростити процедури затвердження Програм державними органами та державного контролю за виконанням таких Програм.

Дане питання справляє вплив на:

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

II. Цілі державного регулювання

Цілями державного регулювання для проекту акту є:

- удосконалення нормативно-правового регулювання роботи автомобільної промисловості;
- стабілізація й покращення показників діяльності галузі: збільшення складання легкових авто протягом першого повного календарного року дії зміненої постанови як мінімум на 10% в натуральному виразі (в шт.; щодо попереднього повного календарного року);
- формування передумов для її подальшого кількісного та якісного розвитку.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	збереження «статус кво»
Альтернатива 2	повне скасування імпортих пільг і формату виробничих Програм підприємств
Альтернатива 3	прийняття запропонованих змін до постанови № 1031

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави, на рік

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	15 млн грн. (додаткові надходження від митних платежів)	~50 млн грн. (недонадходження податків і зборів від реалізації легкових авто)
Альтернатива 2	0	~130 млн грн. (недонадходження податків і зборів від реалізації легкових авто)
Альтернатива 3	~50 млн грн. (додаткові надходження податків і зборів від реалізації легкових авто)	15 млн грн. (скорочення надходжень від митних платежів)

При обчисленні показників використано дані Державної служби статистики України, Державної фіскальної служби України, власні дані Мінекономрозвитку та учасників ринку легкових автомобілів України.

При розрахунку фінансово-економічних результатів для альтернативних способів досягнення цілей враховано, що, за інформацією учасників ринку, спрощення умов їхньої роботи вможливить додаткове виробництво приблизно 2500 легкових автомашин в перший повний календарний рік дії зміненої постанови, з яких буде додатково сплачено, оціночно, 50 млн грн. податків і зборів.

Також підраховано, що повне скасування імпортних пільг і формату виробничих Програм підприємств призведе до значного зменшення виробництва легкових авто та втрат дохідної частини Державного бюджету України (далі – держбюджет) в орієнтовному обсязі 130 млн грн.

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання, на рік

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	5	-	-	-	5
Питома вага групи у загальній кількості	100%	-	-	-	X

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	~50 млн грн. (пільги по податках і зборах)	~200 млн грн. (недонадходження коштів від реалізації легкових авто)
Альтернатива 2	0	>600 млн грн. (втрата пільг по податках і зборах, недонадходження коштів від реалізації легкових авто)
Альтернатива 3	~200 млн грн. (додаткові надходження коштів від реалізації легкових авто)	0

За зведеними підрахунками, збереження чинного формату пільг для підприємств і сучасної редакції Порядку унеможливує виробництво понад 2500 легкових автомобілів на рік і, відповідно, надходження від їхньої реалізації в обсязі не менше 200 млн грн. після оподаткування.

А повне скасування пільг і формату виробничих Програм призведе до значного зменшення виробництва легкових авто та втрат виробників в орієнтовному обсязі не менше 600 млн грн. В таких умовах, з урахуванням вже наявної складної економічної ситуації, вітчизняна автомобільна промисловість опиниться перед загрозою повного зникнення.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, грн
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")	~200 млн грн. (недонадходження коштів від реалізації легкових авто)
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")	>600 млн грн. (втрата пільг по податках і зборах, недонадходження коштів від реалізації легкових авто)
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")	0

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Міністерство економічного розвитку і торгівлі України (далі – Мінекономрозвитку) вважає, що на сьогоднішній день відсутній альтернативний спосіб досягнення поставленої мети, окрім прийняття вказаних змін до Постанови. Це дозволить:

- удосконалити нормативно-правове регулювання роботи автомобільної промисловості;
- покращити показники її діяльності;
- створити передумови для подальшого її кількісного та якісного розвитку.

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	1	мети не буде досягнуто
Альтернатива 2	1	ситуація значно погіршиться
Альтернатива 3	4	мети буде досягнуто

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	65 млн грн	~250 млн грн	очікувані підсумкові вигоди значно менші за витрати, у галузі консервується стагнація
Альтернатива 2	0	730 млн грн	здає удару по галузі, з великим ризиком закриття підприємств
Альтернатива 3	~250 млн грн	~15 млн грн	прогнозований зиск неспівставно перевищить витрати, дасть галузі можливість відновлення й розвитку

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акту
Альтернатива 1	вигоди обмежені, консервується несприятлива ситуація	ризик великий: на галузь впливає послаблений попит і макроекономічна нестабільність
Альтернатива 2	такий розвиток подій завдає удару по галузі, з ризиком закриття підприємств	ризик великий: на галузь впливає послаблений попит і макроекономічна нестабільність
Альтернатива 3	прогнозований зиск значно перевищить витрати, дасть галузі можливість відновлення й розвитку	ризик середній: вплив зовнішніх факторів буде послаблено за рахунок позитивних ефектів дії зміненої версії постанови

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

Для досягнення зазначених цілей пропонується внести низку змін до Постанови, що приведуть визначені нею механізми до вимог актуального моменту. Зокрема, пропонується спростити вимоги до кількості моделей, які підприємство має виробляти/складати за період, та ступеню локалізації виробництва (тобто долі вітчизняних компонентів і матеріалів). Це унеможливить санкції за невиконання відповідних вимог і дозволить виробникам продовжувати роботу в умовах волатильного ринку, стабілізуючи й нарощуючи виробництво/складання автомашин.

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

ВИТРАТИ

на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта*

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, грн	0	0
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), грн	-3.000.000,00	-15.000.000,00
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам – <i>включаючи транспортні витрати</i> , грн	-500, в т.ч.: -400 на транспортні витрати -100 на інше забезпечення відряджень	-2500, в т.ч.: -2000 на транспортні витрати -500 на інше забезпечення відряджень
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень / приписів тощо), грн	0	0
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо) – <i>включаючи транспортні витрати</i> , грн	0	0
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), грн	-100	-500
7	Витрати, пов'язані з наймом додаткового персоналу, грн	0	0
8	Інше (уточнити), грн	0	0
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), грн	-3.000.500,00	-15.002.500,00
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	5	5

11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), грн	- 15.002.500,00	- 75.012.500,00
----	---	--------------------	--------------------

* розраховано на базі інформації, що сукупна економія учасників ринку від прийняття Постанови в новій редакції складе близько 15 млн грн.

БЮДЖЕТНІ ВИТРАТИ
на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього підприємництва**

Розрахунок витрат на адміністрування регулювання здійснюється окремо для кожного відповідного органу державної влади чи органу місцевого самоврядування, що залучений до процесу регулювання.

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання:
Міністерство економічного розвитку і торгівлі України (Мінекономрозвитку)

Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру, год.	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата), за 1 год., грн	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання (за рік), грн
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання	-3	35,12	1	5	-526,80
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:	-12	35,12	2	5	-4214,40
камеральні	-12	35,12	2	5	-4214,40
виїзні	0	35,12	0	0	0
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акту про порушення	-8	35,12	1	2	-561,92

вимог регулювання					
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	-4	35,12	1	2	-280,96
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання	-4	35,12	1	2	-280,96
6. Підготовка звітності за результатами регулювання	-3	35,12	1	5	-526,80
7. Інші адміністративні процедури (уточнити): <i>видача документів у паперовому вигляді</i>	2	35,12	2	5	-702,40
Разом за рік	X	X	X	X	-7094,24
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	-35.471,20

* розраховано, виходячи з вартості робочого часу головного спеціаліста та, в середньому, 21 робочого дня на місяць

Порядковий номер	Назва державного органу	Витрати на адміністрування регулювання за рік, грн	Сумарні витрати на адміністрування регулювання за п'ять років, грн
1.	Мінекономрозвитку	-7094,24	-35.471,20
Сумарно бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва	-	-	-

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акту

Мінекономрозвитку вважає, що запропоновані зміни повинні бути запроваджені якнайшвидше та як мінімум на строк дії відповідних виробничих Програм підприємств.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акту

Виходячи з цілей державного регулювання, для відстеження результативності регуляторного акту обрано такі показники:

- складання легкових авто в Україні: зростання показника протягом першого повного календарного року дії зміненої постанови як мінімум на 10% в натуральному виразі (в шт.; щодо попереднього повного календарного року);

- реалізація автотранспортних засобів вітчизняного виробництва (всіх типів): не менше ніж на 6 млн грн (без ПДВ та акцизу) протягом першого повного календарного року дії зміненої постанови;

- збільшення надходжень до держбюджету: отримання додатково 50 млн грн. ПДВ від реалізації нових легкових авто протягом першого повного календарного року дії регуляторного акту.

Окрім того, після набуття чинності постановою КМУ «Про внесення змін до Порядку визначення товарів, що ввозяться на митну територію України для використання у промисловому виробництві моторних транспортних засобів» її результативність визначатиметься такими показниками:

1. Розміром надходжень до держбюджету: прийняття регуляторного акту сприятиме додатковим бюджетним надходженням.

2. Кількістю суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія регуляторного акту: його дія поширюється на 5 великих суб'єктів господарювання.

3. Розміром коштів і часом, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акту: його прийняття передбачає заощадження коштів і часу для відповідних суб'єктів господарювання.

4. Рівнем поінформованості з основних положень акту: суб'єкти господарювання поінформовані щодо його положень через оприлюднення законопроекту на офіційному веб-сайті Мінекономрозвитку (www.me.gov.ua) в розділі «Обговорення проектів документів». Після ухвалення проекту постанови його буде офіційно опубліковано згідно з вимогами Указу Президента України від 10.06.1997 № 503/97 «Про порядок офіційного оприлюднення нормативно-правових актів та набрання ними чинності».

IX. Визначення заходів, з допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності акту

Відстеження результативності пропонуваного регуляторного акту здійснюватиметься Мінекономрозвитку.

Базове відстеження результативності буде проведено через 1 рік після набрання актом чинності з використанням аналізу статистичних даних щодо виробництва легкових автомобілів та фіскальних надходжень від їхньої реалізації. Повторне відстеження результативності проводитиметься через 2 роки дії пропонуваної постанови за допомогою статистичних методів і даних.

Періодичне відстеження результативності регуляторного акту відбуватиметься раз на 3 роки, починаючи з моменту завершення повторного відстеження результативності, шляхом аналізу статистичних даних та опитування суб'єктів господарювання – учасників ринку. У разі виявлення нерегульованих та проблемних моментів, які передбачається встановити через аналіз якісних показників дії акту, розглядатиметься можливість виправлення таких моментів шляхом внесення відповідних змін.

**Заступник Міністра
економічного розвитку
і торгівлі України**

Михайло ТІТАРЧУК

“ _____ ” _____ 2017 р.


