



МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
(Мінфін)

вул. М. Грушевського 12/2 м. Київ 01008 тел. (044) 206-59-47, факс 425-90-26
e-mail: infomf@minfin.gov.ua, код ЄДРПОУ 00013480

№ _____
На № _____ від _____

**Державна регуляторна служба
України**

Щодо доопрацювання аналізу
регуляторного впливу

Міністерство фінансів України на виконання вимог Закону України від 11.09.2003 № 1160-IV «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі – Закон) надсилає доопрацьований з врахуванням зауважень Державної регуляторної служби України, надісланих листом від 28.05.2019 № 3505/0/20-19, аналіз регуляторного впливу до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 24 жовтня 2002 р. № 1569 та визнання такою, що втратила чинність, постанови Кабінету Міністрів України від 09 липня 2008 р. № 636» (далі – проект постанови).

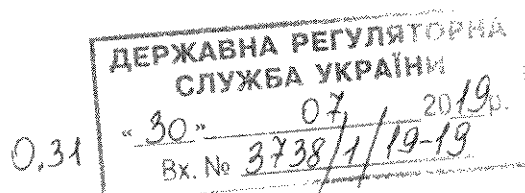
Крім того повідомляємо, що відповідно до статті 7 Закону наказом Міністерства фінансів України від 22.01.2019 № 32 проект постанови включено до Плану діяльності Міністерства фінансів України з підготовки проектів регуляторних актів на 2019 рік.

Додаток: на 12 арк. у 1 прим.

В. о. державного секретаря


О. БОГАЧОВА

Сімонова О. В. 2775437



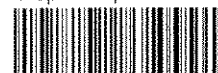
ДОКУМЕНТ СЕД Мінфін АСКОД

Сертифікат [20B4E4ED0D30998C0400000016B62B00A87E7500](#)

Підписувач [Богачова Олена Віталіївна](#)

Дійсний з 06.06.2019 0:00:00 по 06.06.2021 0:00:00

Міністерство фінансів України



34020-06-5/19316 від 29.07.2019

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін
до постанови Кабінету Міністрів України від 24 жовтня 2002 р. № 1569
та визнання такою, що втратила чинність, постанови Кабінету
Міністрів України від 09 липня 2008 р. № 636»

I. Визначення проблеми

Законом України «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України» (далі – Закон), зі змінами, внесеними відповідно до Закону України від 06.09.2018 № 2530-VIII «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна» та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України» (далі – Закон № 2530), передбачено, зокрема, що єдиний збір встановлюється щодо транспортних засобів вітчизняних та іноземних власників, які перетинають державний кордон України, і справляється за проїзд транспортних засобів автомобільними дорогами України, за проїзд автомобільних транспортних засобів з перевищенням встановлених розмірів загальної маси, осьових навантажень та (або) габаритних параметрів, а також за проведення у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України відповідно до Митного кодексу України та інших законів України заходів офіційного контролю (у тому числі у формі попереднього документального контролю) під час ввезення товарів на митну територію України (у тому числі з метою транзиту).

Відповідно до Закону єдиний збір включає вартість витрат, пов'язаних із:
відновленням автомобільних доріг;

здійсненням уповноваженими органами в пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України фітосанітарного, ветеринарно-санітарного та державного контролю за дотриманням законодавства про харчові продукти, корми, побічні продукти тваринного походження, здоров'я та благополуччя тварин, в розмірі, що не перевищує розміру плати за проведення перевірки документів на товар і транспортний засіб (контейнер);

проведенням органами доходів і зборів у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України заходів офіційного контролю відповідно до статті 319 Митного кодексу України у формі попереднього документального контролю.

Однак Порядком справляння єдиного збору у пунктах пропуску через державний кордон, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 24 жовтня 2002 р. № 1569 (далі – Порядок № 1569), передбачено, що єдиний збір справляється з транспортних засобів вітчизняних та іноземних власників за здійснення у пунктах пропуску відповідно до законодавства митного (у разі транзиту вантажу і транспортного засобу), санітарного, ветеринарного, фітосанітарного, радіологічного та екологічного контролю вантажу і транспортного засобу, за проїзд транспортного засобу автомобільними



дорогами та за проїзд автомобільного транспортного засобу з перевищенням встановлених загальної маси, осьових навантажень та (або) габаритних параметрів.

Таким чином, перша проблема, що потребує врегулювання, – це існування різного визначення переліку контролей, у разі проведення яких виникає необхідність сплати єдиного збору.

Існування зазначеної проблеми на практиці призводить до неоднозначного трактування норм щодо необхідності сплати єдиного збору за проведення у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України контролей, які наразі вже виключені у Законі (митний, санітарний, екологічний, радіологічний), та ускладнень, пов'язаних із додатковим витрачанням коштів власників транспортних засобів.

Слід зазначити, що єдиний збір у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України відповідно до статті 5 Закону справляється з: автобусів, вантажних автомобілів з/або без причепів та тягачів з/або без напівпричепів, великовагових автотранспортних засобів, залізничних вагонів, контейнерів.

За оперативною інформацією ДФС, у 2018 році кількість транспортних засобів вітчизняних та іноземних власників, що в'їхали в Україну (в тому числі з метою транзиту), становила:

- автобусів – 210,3 тис. шт.,
- вантажних автомобілів – 1447,9 тис. шт.,
- залізничних вагонів – 1377,8 тис. шт.,
- контейнерів – 224,9 тис. штук.

При цьому відповідно до Закону єдиний збір, зокрема, не справляється з транспортних засобів, якими перевозяться вантажі гуманітарної допомоги, якщо товаросупровідні документи оформлені на отримувачів гуманітарної допомоги в Україні, що внесені до Єдиного реєстру отримувачів гуманітарної допомоги. З перевізників-нерезидентів, діяльність яких здійснюється на підставі міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, єдиний збір справляється відповідно до цих договорів.

Друга проблема, яку пропонується врегулювати проектом постанови, – це спрощення механізму справляння єдиного збору, шляхом виключення норм, які врегульовані Законом та Митним кодексом України, зокрема щодо необхідності проставляння посадовими особами митних та контролюючих органів на товаросупровідних (товаротранспортних) документах відміток, що засвідчують факт здійснення контролю – відбитки штампів та печаток; нарахування плати за проїзд автомобільними дорогами (за кожен кілометр проїзду) посадовою особою Служби міжнародних автомобільних перевезень, про що робиться відмітка на товаротранспортному документі.

Крім того, проектом постанови пропонується визнати такою, що втратила чинність, постанову Кабінету Міністрів України від 09 липня 2008 р. № 636 «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України», як таку, що втратила свою актуальність.

Прийняття проекту регуляторного акта і вирішення зазначених проблем дозволить забезпечити належний рівень надходжень єдиного збору до державного бюджету.

Динаміка надходжень єдиного збору за останні 5 років відображена на графіку.

Графік



Разом з тим, за результатами I півріччя 2019 року надходження єдиного збору порівняно з аналогічним періодом 2018 року зменшились майже на 9%.

Прийняття проекту регуляторного акта сприятиме спрощенню процедури справляння єдиного збору та дозволить власникам іноземних та вітчизняних транспортних засобів, працівникам органів доходів і зборів однозначно трактувати норми закону та Порядку № 1569 щодо необхідності сплати єдиного збору.

Таким чином, ураховуючи чинні норми Закону, Митного кодексу України, а також сучасний рівень автоматизації процесів, розвиток електронних сервісів у ДФС (системи «єдиного вікна»), виникла необхідність у розробці проекту постанови Кабінету Міністрів України та приведення у відповідність до Закону положень Порядку справляння єдиного збору у пунктах пропуску через державний кордон шляхом викладення його в новій редакції.

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

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	+	
Держава	+	
Суб'єкти господарювання*	+	

* питому вагу суб'єктів малого підприємництва вказати неможливо, оскільки проблема однаково впливає на всіх суб'єктів господарювання незалежно від рівня доходу.

Врегулювання зазначеного питання не може бути здійснено за допомогою:

ринкових механізмів, оскільки такі питання регулюються виключно нормативно-правовими актами;

чинного регуляторного акта, оскільки він не відповідає актам вищої юридичної сили.

II. Цілі державного регулювання

Цілями державного регулювання з прийняттям проекту акта є:

- приведення до однозначного розуміння трактування норм Порядку справляння єдиного збору у пунктах пропуску через державний кордон та положень Закону та Митного кодексу України;

- спрощення механізму справляння єдиного збору шляхом уніфікації платіжного документа та виключення необхідності проставлення посадовими особами митних та контролюючих органів на товаросупровідних (товаротранспортних) документах відміток, що засвідчують факт здійснення контролю – відбитки штампів та печаток;

- забезпечення належного рівня надходження єдиного збору, який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Альтернативні способи досягнення цілей державного регулювання:

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Залишити без змін постанови Кабінету Міністрів України від 24 жовтня 2002 р. № 1569 «Про затвердження Порядку справляння єдиного збору у пунктах пропуску через державний кордон»; від 09 липня 2008 р. № 636 «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України»
Альтернатива 2	Внести зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 24 жовтня 2002 р. № 1569 «Про затвердження Порядку справляння єдиного збору у пунктах пропуску через державний кордон» та визнати такою, що

	втратила чинність, постанову Кабінету Міністрів України від 09 липня 2008 р. № 636 «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України»
--	--

** інших альтернативних способів досягнення основної мети, ніж прийняття зазначеного регуляторного акта, не існує.*

2. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Залишаючи діюче регулювання без змін, вигоди відсутні, оскільки діючі положення Порядку № 1569 ґрунтуються на положеннях законодавчих актів, які наразі неактуальні. Проблема залишається невирешеною.	Високі. Невідповідність положень Порядку № 1569 діючим положенням Митного кодексу України та Закону призводить до неоднозначного трактування вказаних положень і неотримання до державного бюджету передбаченого в Законі України «Про Державний бюджет України на 2019 рік» обсягу надходжень єдиного збору, який справляється в пунктах пропуску через державний кордон України. За результатами I півріччя 2019 року надходження єдиного збору порівняно з аналогічним періодом 2018 року зменшились майже на 9%.
Альтернатива 2	Прийняття нового регуляторного акта надасть можливість виконати норми чинного законодавства з питань державної митної справи та забезпечить сталий процес сплати єдиного збору за проїзд транспортних засобів автомобільними дорогами України, за проїзд автомобільних транспортних засобів з перевищенням встановлених розмірів загальної маси, осьових навантажень та (або) габаритних параметрів, а також за проведення у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України відповідно до Митного кодексу України та інших законів України заходів офіційного контролю (у тому числі у формі попереднього документального контролю) під час ввезення товарів на митну територію України (у тому числі з метою транзиту). Обсяг надходжень єдиного збору,	Додаткові витрати відсутні. Витрати на створення та доопрацювання програмного забезпечення територіальних органів ДФС (митниць ДФС) – в межах фінансування державних органів.

	який справляється в пунктах пропуску через державний кордон України, у 2018 році становив 919,5 млн грн, Законом України «Про Державний бюджет України на 2019 рік» заплановано 1,2 млрд грн надходжень.	
--	--	--

3. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян*

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Залишаючи діюче регулювання без змін, вигоди відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною.	Високі. Витрати часу громадян для необхідності отримання відміток, що засвідчують факт здійснення контролю – відбитки штампів та печаток. Часові витрати становлять в середньому близько 30 хв. на 1 транспортний засіб, що є об'єктом оподаткування єдиним збором, що призводить до додаткових витрат в сумі 12,56 грн на 1 транспортний засіб.
Альтернатива 2	Реалізація норм проекту постанови дозволить відмовитись від необхідності проставляння посадовими особами митних та контролюючих органів на товаросупровідних (товаротransпортних) документах відміток, що засвідчують факт здійснення контролю – відбитки штампів та печаток	Додаткові витрати відсутні. Економія громадян відбуватиметься за рахунок економії часу на процедуру визначення суми до сплати єдиного збору. Очікується зменшення часових витрат в середньому близько 30 хв. на 1 транспортний засіб, що є об'єктом оподаткування єдиним збором, що призведе до економії витрат в сумі 12,56 грн на 1 транспортний засіб.

* відповідно до Закону єдиний збір платником податку може бути як громадянин, так і суб'єкт господарювання – проблема однаково впливає на всіх платників податків, тому розрахунок вигод і втрат наведено в додатку.

4. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

За оперативною інформацією ДФС, у 2018 році кількість транспортних засобів вітчизняних та іноземних власників, що в'їхали в Україну (в тому числі з метою транзиту), становила:

автобусів – 210,3 тис. шт.,

вантажних автомобілів – 1447,9 тис. шт.,

залізничних вагонів – 1377,8 тис. шт.,

контейнерів – 224,9 тис. штук.

При цьому не зі всіх цих транспортних засобів справлявся Єдиний збір,

оскільки відповідно до Закону єдиний збір, зокрема, не справляється з транспортних засобів, якими перевозяться вантажі гуманітарної допомоги, а також з перевізників-нерезидентів, діяльність яких здійснюється на підставі міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, єдиний збір справляється відповідно до цих договорів.

Вказати питому вагу суб'єктів малого підприємництва неможливо, оскільки проблема однаково впливає на всіх суб'єктів господарювання незалежно від рівня доходу.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Залишаючи діюче регулювання без змін, вигоди відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною.	Високі. Витрати часу підприємств, пов'язані з необхідністю отримання відміток, що засвідчують факт здійснення контролю – відбитки штампів та печаток, не зменшуються. Часові витрати становлять в середньому близько 30 хв. на 1 транспортний засіб, що є об'єктом оподаткування єдиним збором, що призводить до додаткових витрат в сумі 12,56 грн на 1 транспортний засіб. Без приведення положень Порядку № 1569 у відповідність до Закону та Митного кодексу України непорозуміння між органами доходів і зборів та підприємствами щодо стягнення єдиного збору залишаються неврегульованими.
Альтернатива 2	Передбачається зменшення часових витрат, пов'язаних з необхідністю отримання відміток, що засвідчують факт здійснення контролю – відбитки штампів та печаток, а також зменшення впливу людського фактору при стягненні єдиного збору. Відповідно до розрахунку, наведеного у додатку, зменшення часових витрат становитиме в середньому близько 30 хв. на 1 транспортний засіб, що є об'єктом оподаткування єдиним збором.	Додаткові витрати відсутні. Очікується зменшення часових витрат в середньому близько 30 хв. на 1 транспортний засіб, що є об'єктом оподаткування єдиним збором, що призведе до економії витрат в сумі 12,56 грн на 1 транспортний засіб.

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	1	Не дозволяє досягнути поставлених цілей державного регулювання.
Альтернатива 2	4	Цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті повною мірою.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	Відсутні. Залишаючи діюче регулювання без змін, вигоди відсутні, оскільки проблема залишається невирішеною.	Високі. Невідповідність положень Порядку № 1569 діючим положенням Митного кодексу України та Закону призводить до неоднозначного трактування вказаних положень і неотримання до державного бюджету передбаченого в Законі України «Про Державний бюджет України на 2019 рік» обсягу надходжень єдиного збору, який справляється в пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон України. За результатами I півріччя 2019 року надходження єдиного збору порівняно з аналогічним періодом 2018 року зменшились майже на 9%. Витрати часу громадян та підприємств, пов'язані з необхідністю отримання відміток, що засвідчують факт здійснення контролю – відбитки	Є найгіршою, оскільки на відміну від альтернативи 2 не дає змоги досягнути поставлених цілей державного регулювання.

		штампів та печаток, не зменшуються. Непорозуміння між органами доходів і зборів та підприємствами щодо стягнення єдиного збору залишаються неврегульованими. Часові витрати становлять в середньому близько 30 хв. на 1 транспортний засіб, що є об'єктом оподаткування єдиним збором, що призводить до додаткових витрат в сумі 12,56 грн на 1 транспортний засіб.	
Альтернатива 2	Високі. Прийняття проекту постанови забезпечить: 1) сталий процес сплати єдиного збору, який справляється в пунктах пропуску (пунктах контролю), в сумі 1,2 млрд грн, як передбачено Законом України «Про Державний бюджет України на 2019 рік» ; 2) зменшення часових витрат громадян та підприємств в середньому на 30 хв. на 1 транспортний засіб, що є об'єктом оподаткування єдиним збором, що призводить до економії витрат в сумі 12,56 грн на 1 транспортний засіб.	Відсутні. Реалізація норм проекту здійснюватиметься в межах асигнувань, передбачених в бюджеті.	Є найбільш оптимальною серед запропонованих альтернатив, оскільки дає змогу досягнути поставлених цілей державного регулювання з мінімальними витратами.

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

1. Механізм дії регуляторного акта

Основним механізмом для розв'язання визначеної проблеми є прийняття проекту постанови та фактична реалізація її положень.

Підготовленим проектом регуляторного акта передбачається врегулювати питання щодо:

- процедури справляння єдиного збору відповідно до Закону (привести її у відповідність до Закону та Митного кодексу України), в тому числі, внести зміни до розрахунку суми єдиного збору, який справляється з транспортного засобу залежно від його місткості, загальної маси або габаритних параметрів, шляхом зазначення розміру ставок єдиного збору, встановлених статтею 5 Закону, які були збільшені вдвічі порівняно із зазначеними у діючій постанові № 1569, відповідно до Закону України від 07.12.2017 № 2245-VIII;

- надання можливості справляння єдиного збору за єдиним платіжним документом, оформленим у формі документа на папері або електронного документа.

Крім цього, проектом постанови передбачається визнати такою, що втратила чинність, постанову Кабінету Міністрів України від 09 липня 2008 р. № 636 «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України».

2. Організаційні заходи впровадження регуляторного акта в дію

Для впровадження цього регуляторного акта в дію необхідно забезпечити інформування громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення в засобах масової інформації та на офіційному веб-сайті Мінфіну.

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

Для впровадження та виконання вимог регуляторного акта органи виконавчої влади, суб'єкти господарювання та громадяни не нестимуть додаткових витрат (розрахунок наведено в додатку).

Тест малого підприємництва (М-тест) не проводився, оскільки суб'єкти малого підприємництва додаткових витрат на виконання регулювання не зазнають та будуть в однакових умовах з іншими суб'єктами підприємництва.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта не обмежується в часі, що надасть можливість розв'язати проблеми та досягти цілей державного регулювання.

Зміна терміну дії акта можлива в разі зміни правових актів, на виконання вимог яких базується проект.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

1. Додаткових надходжень до держбюджету та місцевих бюджетів не передбачається, оскільки норми регуляторного акта не запроваджують нових податків і зборів (обов'язкових платежів).

2. Дія акта поширюється на суб'єктів господарювання та громадян

(резидентів та нерезидентів), які є власниками транспортних засобів, визначених статтею 5 Закону, які перетинають державний кордон України.

3. Показник витрат часу посадових осіб органів доходів і зборів, громадян та суб'єктів господарювання при справлянні єдиного збору, досягнутий при виконанні вимог регуляторного акта, – зменшиться.

4. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання стосовно основних положень регуляторного акта – високий.

Проект акта розміщено на офіційному веб-сайті Мінфіну в мережі Інтернет для отримання пропозицій та зауважень громадськості.

Після прийняття акт буде оприлюднений у засобах масової інформації.

5. В якості показників результативності розглядатимуться:

- кількість транспортних засобів, з яких справляється єдиний збір;
- надходження єдиного збору за проїзд автомобільними дорогами, за проїзд з перевищенням встановлених показників та за проведення заходів офіційного контролю (у тому числі у формі попереднього документального контролю);
- стан виконання планових показників надходжень єдиного збору.

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

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюється шляхом обробки та аналізу інформації, отриманої від митниць ДФС.


Базове відстеження результативності акта буде здійснюватися через рік після набрання чинності цим актом шляхом аналізу статистичних даних.

Повторне відстеження результативності акта буде здійснюватися через два роки з дня набрання ним чинності.

Виконавець із заходів відстеження – Державна фіскальна служба України.

У разі надходження пропозицій та зауважень щодо вирішення неврегульованих або проблемних питань буде розглядатись необхідність внесення відповідних змін.

**В. о. державного секретаря
Міністерства фінансів України**

 **О. БОГАЧОВА**

**Розрахунок витрат, пов'язаних із сплатою єдиного збору,
який справляється у пунктах пропуску (пунктах контролю) через
державний кордон України**

Порядковий номер	Витрати	Альтернатива 1	Альтернатива 2
1.	<p>Отримання відміток, що засвідчують факт здійснення контролю – відбитки штампів та печаток Витрати часу: витрати часу розрахунково близько 15 хв. на один транспортний засіб, що є об'єктом оподаткування єдиним збором Витрати коштів: 15хв. X 25,13 грн (вартість 1 роб. год. виходячи з мінімальної заробітної плати) /60хв</p>	6,28 грн	0
2.	<p>Сплата єдиного збору Витрати часу на сплату (зокрема, розрахунок протяжності маршруту, встановлення перевищення осьових навантажень та параметрів ширини, висоти, довжини) без використання єдиного платіжного документа: Розрахунково близько 15 хв. на один транспортний засіб Витрати коштів: 15 хв. X 25,13 грн (вартість 1 роб. год. виходячи з мінімальної заробітної плати) /60хв</p>	6,28 грн	0
РАЗОМ	на один транспортний засіб, що є об'єктом оподаткування єдиним збором	12,56 грн	0