



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна

тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45

www.mfu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає на погодження проект Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про мультимодальні перевезення» (далі – проект акта).

Додатки: 1. Проект акта на 3 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу на 26 арк. в 1 прим.
3. Копія оприлюднення повідомлення про оприлюднення проекту акта на 1 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

Артур Мележик 351 49 89

381521



№11780 35/10-19 від 25.10.2019

ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ	
«29»	10 2019
Вх. №	10446

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про внесення змін до Податкового кодексу України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про мультимодальні перевезення»

Верховна Рада України **постановляє**:

І. Внести до Податкового кодексу України (Відомості Верховної Ради України, 2011 р., №№ 13-17, ст. 112) такі зміни:

1. Пункт 274.1 статті 274 викласти в такій редакції:

«274.1. Ставка податку за земельні ділянки, нормативну грошову оцінку яких проведено, встановлюється у розмірі не більше 3 відсотків від їх нормативної грошової оцінки, для земель загального користування, земельних ділянок, наданих в установленому порядку підприємствам, установам та організаціям для будівництва та обслуговування мультимодальних терміналів - не більше 1 відсотка від їх нормативної грошової оцінки, а для сільськогосподарських угідь - не менше 0,3 відсотка та не більше 1 відсотка від їх нормативної грошової оцінки, а для лісових земель - не більше 0,1 відсотка від їх нормативної грошової оцінки.»

2. Абзац другий підпункту 288.5.1 пункту 288.5 статті 288 викласти в такій редакції:

«для земельних ділянок, нормативну грошову оцінку яких проведено, - у розмірі не більше 3 відсотків їх нормативної грошової оцінки, для земель загального користування, земельних ділянок, наданих в установленому порядку підприємствам, установам та організаціям для будівництва та обслуговування мультимодальних терміналів - не більше 1 відсотка їх нормативної грошової оцінки, для сільськогосподарських угідь - не менше 0,3 відсотка та не більше 1 відсотка їх нормативної грошової оцінки;».

3. У Розділі XX «Перехідні положення»:

1) доповнити підрозділ 2 пунктом 70 такого змісту:

«70. Тимчасово, до 01 січня 2031 року, звільняються від оподаткування податком на додану вартість операції з ввезення на митну територію України в митному режимі імпорту обладнання для устаткування мультимодальних терміналів, призначеного для використання у виробничій діяльності мультимодальних терміналів.

У разі нецільового використання зазначеного обладнання платник податку зобов'язаний збільшити податкові зобов'язання за наслідками податкового періоду, на який припадає таке порушення, на суму податку на

додану вартість, що мала бути сплачена в момент імпорту такого обладнання, а також сплатити пеню відповідно до закону.

Перелік обладнання для устаткування мультимодальних терміналів визначається Технічними вимогами до організації та функціонування мультимодальних терміналів, затвердженими Кабінетом Міністрів України.

Дія зазначеної пільги поширюватиметься не тільки на операції ввезення обладнання та устаткування мультимодальних терміналів, а й на операції з постачання на митній території України такого обладнання за переліком, визначеним Технічними вимогами до організації та функціонування мультимодальних терміналів.

Звільнення від оподаткування ПДВ згідно з цим пунктом не надаватиметься при ввезенні на митну територію України у митному режимі імпорту обладнання, якщо воно має походження з країни, визнаної державою-окупантом та/або визнаної державою-агресором по відношенню до України відповідно до законодавства або ввозиться з території такої держави-окупанта (агресора) та/або з окупованої території України, визначеної такою згідно з законом України.»;

2) доповнити підрозділ 4 пунктами 52–53 такого змісту:

«52. Тимчасово, до 01 січня 2031 року для введених в експлуатацію мультимодальних терміналів, а для нових мультимодальних терміналів – протягом десяти років з дати введення в експлуатацію, дохід платника податку від наданих послуг з перевантаження вантажів при здійсненні комбінованих перевезень на такому мультимодальному терміналі, визначений за правилами бухгалтерського обліку, не враховується під час розрахунку об'єкта оподаткування відповідно до статті 134 цього Кодексу.

53. Тимчасово, до 01 січня 2031 року, дохід платника податку від наданих послуг з комбінованого перевезення вантажів, визначений за правилами бухгалтерського обліку, не враховується під час розрахунку об'єкта оподаткування відповідно до статті 134 цього Кодексу.»;

3) доповнити підрозділ 5 пунктом 28 такого змісту:

«28. Тимчасово, до 01 січня 2031 року, звільняються від оподаткування акцизним податком операції з ввезення на митну територію України в митному режимі імпорту автомобільних транспортних засобів із знімними кузовами, що відповідають товарним під позиціям 870422, 870423 згідно з УКТ ЗЕД, з повною масою понад 12 тонн, за умови подальшого використання таких транспортних засобів виключно для здійснення комбінованих перевезень вантажів.

Зазначена пільга не застосовується при ввезенні на митну територію України у митному режимі імпорту автомобільних транспортних засобів, якщо вони мають походження з країни, визнаної державою-окупантом та/або визнаної державою-агресором по відношенню до України відповідно до

законодавства, або ввозиться з території такої держави-окупанта (агресора) та/або з окупованої території України, визначеної такою згідно з законом України.

У разі нецільового використання зазначених товарів платник податку зобов'язаний збільшити податкові зобов'язання за наслідками податкового періоду, на який припадає таке порушення, на суму акцизного податку, що мала бути сплачена в момент імпорту таких товарів, а також сплатити пеню відповідно до закону.».

II. Прикінцеві положення

1. Цей Закон набирає чинності одночасно з набранням чинності Законом України «Про мультимодальні перевезення» та вводиться в дію з 01 січня 2021 року.

2. Кабінету Міністрів України у тримісячний строк з дня набрання чинності цим Законом:

прийняти нормативно-правові акти, необхідні для реалізації цього Закону;

привести свої нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом;

забезпечити перегляд та приведення центральними органами виконавчої влади їх нормативно-правових актів у відповідність із цим Законом.

**Голова
Верховної Ради України**



АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу
України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про мультимодальні
перевезення»

I. Визначення проблеми

На цей час має місце світова тенденція щодо динамічного росту обсягів мультимодальних перевезень. Так, середньорічне зростання обсягів контейнерних мультимодальних перевезень у світі перевищує 6%, при цьому понад 55% світового обсягу сухих вантажів транспортується в контейнерах, а 50% усіх сухих вантажів у світі становлять руда та вугілля. Багато європейських країн зосереджує свою увагу на питаннях світового розвитку мультимодальних перевезень вантажів, розвиток яких відбувається особливо швидкими темпами завдяки стабільному зростанню інтеграції. Зокрема, середній рівень контейнеризації у Європейському Союзі становить 45%. Відповідно до оціночних даних, за період з 1991 до 2014 року в таких країнах, як Польща, Латвія, Румунія, обсяг мультимодальних перевезень у контейнерах збільшився з 1%, 3%, 2% до 14%, 25%, 30% відповідно.

Крім того, світовий досвід розвитку зазначених перевезень вказує на необхідність отримання державної підтримки їх виконанню. Так, в Австрії, Федеральній Республіці Німеччина запроваджено зниження податку для компаній, що здійснюють мультимодальні перевезення. В Бельгії, Данії, Чеській Республіці передбачено отримання грантів для розвитку інфраструктури мультимодальних перевезень.

На сьогодні транспортна система України має низький рівень розвитку транспортно-логістичної інфраструктури для забезпечення належного обсягу мультимодальних перевезень, що знижує її конкурентоспроможність та гальмує вихід української продукції на світовий транспортний ринок. Зокрема, бракує терміналів мультимодальних перевезень, не забезпечено досконалого нормативно-правового регулювання мультимодальних перевезень, достатньої державної підтримки мультимодальних перевезень та розбудови об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, наявні обмеження ринку залізничних контейнерних перевезень, не створено інвестиційно сприятливого клімату для розвитку мультимодальних перевезень.

Сфера мультимодальних перевезень з використанням контейнерів в Україні перебуває на початковому етапі розвитку, а обсяг таких перевезень не перевищує 1% на рік. За цим показником Україна відстає від держав-членів ЄС та інших розвинених держав світу у 20 – 30 разів і перебуває за рейтингом конкурентоспроможності на 85-му місці у світі, а за індексом логістичної ефективності – на 66-му. Високі витрати на транспортування становлять близько 40% загальної вартості продукції.

На сьогодні державна підтримка мультимодальних перевезень та розбудови об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури є недостатньою, наявні обмеження ринку залізничних контейнерних перевезень, не створено

інвестиційно сприятливого клімату для розвитку мультимодальних перевезень.

Зростання обсягів мультимодального перевезення вантажів неможливе без державної підтримки суб'єктів господарювання, що надають послуги мультимодального перевезення, створення мережі мультимодальних терміналів, удосконалення державного регулювання у сфері мультимодального перевезення вантажів.

Прийняття Закону дасть змогу зменшити податкове навантаження на суб'єктів господарювання у сфері мультимодальних/комбінованих перевезень; створити інвестиційно сприятливий клімат; залучити додаткові (у тому числі іноземні) інвестиції у розбудову терміналів мультимодальних перевезень; створити нові робочі місця для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень; збільшити обсяги української продукції на світовому транспортному ринку

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

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

Суб'єкти малого та мікропідприємництва становлять понад 90% у групі суб'єктів господарювання, на яких нормативно-правовий акт справляє вплив.

II. Цілі державного регулювання

Впровадження Закону:

створить правове підґрунтя державної підтримки для розвитку мультимодальних перевезень в Україні з урахуванням досвіду та найкращої практики держав-членів Європейського Союзу;

сприятиме розвитку транспортно-логістичної інфраструктури у сфері мультимодальних перевезень, зокрема, шляхом створення інвестиційно сприятливого клімату для розбудови мережі терміналів мультимодальних перевезень;

збільшить обсяги перевезень вантажів територією України видами транспорту, безпечними для довкілля;

призведе до зниження рівня впливу шкідливих речовин на навколишнє природне середовище та підвищення рівня безпеки на транспорті.

Стимулювання розвитку мультимодальних перевезень дасть змогу значно збільшити обсяги перевезень вантажів територією України за участю національних транспортних компаній, сприяючи підвищенню конкурентоспроможності країни на світовому ринку транспортних послуг, розвитку мережі наявних транспортних коридорів, інтеграції транспортної інфраструктури України у світову транспортну систему.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Збереження чинного регулювання
Альтернатива 2	Прийняття Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про мультимодальні перевезення»

Інші способи, що не передбачають розроблення та прийняття Закону, є неприйнятними, оскільки розв'язання зазначених проблем лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	-	Збереження низького рівня розвитку транспортно-логістичної інфраструктури; недостатня державна підтримка мультимодальних перевезень та розбудови об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури; гальмування виходу української продукції на світовий транспортний ринок; збереження низького рівня інтегрованості транспортної системи України та її загальне технологічне

		відставання від Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T); підвищення рівня забруднення навколишнього природного середовища; втрати економіки держави від низького рівня розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та погіршення стану автомобільних доріг.
Альтернатива 2. Прийняття Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про мультимодальні перевезення»	Зменшення податкового навантаження на суб'єктів господарювання у сфері мультимодальних/комбінованих перевезень; розвиток транспортно-логістичної інфраструктури за умови державної підтримки та створення інвестиційно сприятливого клімату; залучення додаткових (у тому числі іноземних) інвестицій у розбудову терміналів мультимодальних перевезень, розвиток мультимодальних перевезень; створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень; зростання обсягів української продукції на світовому транспортному ринку; зростання економіки держави у зв'язку з розвитком транспортно-логістичної інфраструктури	Додаткове навантаження на бюджет, спричинене впровадженням заходів державної підтримки з метою розбудови транспортно-логістичної інфраструктури та розвитку мультимодальних (комбінованих) перевезень, що з часом буде компенсовано зростанням економіки держави у зв'язку з розвитком транспортно-логістичної інфраструктури та зростанням обсягів перевезення вантажів, залученням іноземного капіталу.

	та зростанням обсягів перевезення вантажів; збільшення надходжень до бюджету в результаті економічного зростання.	
--	---	--

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	-	-
Альтернатива 2. Прийняття Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про мультимодальні перевезення»	—	—

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом, %
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	3	252	1544	54026	55825
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	0,00537	0,45	2,76	96,777	100

Згідно з офіційними даними Державної служби статистики України станом на кінець 2016 року з кодами за КВЕД-2010 (основний вид діяльності) 49.20 (вантажний залізничний транспорт), 49.41 (вантажний автомобільний

транспорт), 50.20 (вантажний морський транспорт), 50.40 (вантажний річковий транспорт), 51.21 (вантажний авіаційний транспорт) зареєстровано 55825 суб'єктів господарювання, у тому числі 50610 фізичних осіб – підприємців.

КВЕД - 2010 не передбачає такого окремого виду діяльності, як змішані (комбіновані) перевезення. При цьому Класифікатор містить код 52.29 (Інша допоміжна діяльність у сфері транспорту), за яким класифікується транспортно-експедиторська діяльність. Відповідно до даних Державної служби статистики України, станом на 2016 рік з кодами за КВЕД-2010 (основний вид діяльності) зареєстровано таку кількість суб'єктів господарювання:

49.20 (вантажний залізничний транспорт) – 135 (серед них: суб'єкти великого підприємництва – 1, суб'єкти середнього підприємництва – 10, суб'єкти малого підприємництва – 124, з них суб'єкти мікро підприємництва – 95);

49.41 (вантажний автомобільний транспорт) – 55540 (серед них: суб'єкти великого підприємництва – 1, суб'єкти середнього підприємництва – 231, суб'єкти малого підприємництва – 55308, з них суб'єкти мікропідприємництва – 53822);

50.20 (вантажний морський транспорт) – 71 (серед них: суб'єкти великого підприємництва – 0, суб'єкти середнього підприємництва – 1, суб'єкти малого підприємництва – 70, з них суб'єкти мікропідприємництва – 56);

50.40 (вантажний річковий транспорт) – 33 (серед них: суб'єкти великого підприємництва – 0, суб'єкти середнього підприємництва – 2, суб'єкти малого підприємництва – 31, з них суб'єкти мікропідприємництва – 22);

51.21 (вантажний авіаційний транспорт) – 46 (серед них: суб'єкти великого підприємництва – 1, суб'єкти середнього підприємництва – 8, суб'єкти малого підприємництва – 37, з них суб'єкти мікропідприємництва – 31).

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання.	-	Повільні темпи розвитку транспортно-логістичної інфраструктури; недостатня державна підтримка мультимодальних перевезень та розбудови об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури. Опосередковані витрати: нестача терміналів мультимодальних перевезень;

		обмеження ринку залізничних контейнерних перевезень; збереження низького обсягу вантажних перевезень; гальмування виходу української продукції на світовий транспортний ринок; погіршення стану автомобільних доріг України та підвищення рівня аварійності; пошкодження транспортних засобів, спричинені незадовільним станом автомобільних доріг, та зростання витрат на ремонтні роботи.
Альтернатива 2. Прийняття Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про мультимодальні перевезення»	Державна підтримка та створення інвестиційно сприятливого клімату для розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та мультимодальних перевезень; залучення додаткових (у тому числі іноземних) інвестицій у розбудову терміналів мультимодальних перевезень. Опосередковані вигоди: створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень; зростання обсягів мультимодального перевезення вантажів на внутрішньому та міжнародному ринках;	Вплив на конкурентоспроможність суб'єктів господарювання; Скорочення попиту на перевезення вантажів автомобільним транспортом на довгі (понад 200 км) дистанції та зменшення доходів суб'єктів господарювання від даного виду послуг.

	оптимізація витрат суб'єктів господарювання на організацію та надання послуг з мультимодального перевезення вантажів.	
--	---	--

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва (Згідно з додатком 2 Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта).	0
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва (Згідно з додатком 2 Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта).	0

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	У випадку збереження ситуації, яка існує на цей час, цілі прийняття регуляторного акта не будуть досягнуті.	
Альтернатива 2	4	Досягнення цілей прийняття Закону, а саме впровадження податкових пільг для суб'єктів господарювання у сфері мультимодальних/комбінованих перевезень, стимулюватиме розвиток мультимодальних/комбінованих перевезень, сприятиме залученню інвестицій у сферу мультимодальних перевезень.	
Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу

Альтернатива 1	Для держави: відсутні Для громадян: відсутні Для суб'єктів господарювання: відсутні	Для держави: збереження низького рівня розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. Для громадян: відсутні Для суб'єктів господарювання: збереження низького рівня розвитку транспортно-логістичної інфраструктури; збереження низького рівня обсягу вантажних перевезень.	Не відповідає поставленим цілям. Відсутність державної підтримки залишить на низькому рівні розвитку сферу мультимодальних перевезень, транспортно-логістичної інфраструктури, що гальмуватиме зростання обсягів вантажних перевезень, негативно впливатиме на економіку держави і призведе до істотних втрат держави, громадян – фізичних осіб, суб'єктів господарювання.
Альтернатива 2	Для держави: створення інвестиційно сприятливого клімату; держави. зростання обсягів української продукції на світовому транспортному ринку; зростання економіки держави у зв'язку з розвитком транспортно-логістичної інфраструктури та зростанням обсягів	Для держави: додаткове навантаження на бюджет, спричинене впровадженням заходів державної підтримки.	Досягнення цілей прийняття Закону, а саме впровадження податкових пільг для суб'єктів господарювання у сфері мультимодальних/комбінованих перевезень, стимулюватиме розвиток мультимодальних/комбінованих перевезень, сприятиме залученню інвестицій у сферу мультимодальних перевезень. Зазначене вище дозволить компенсувати

	перевезення вантажів; збільшення надходжень до бюджету в результаті економічного зростання; позитивний вплив на екологічний стан навколишнього природного середовища Для громадян: Відсутні Для суб'єктів господарювання: Зменшення податкового навантаження на суб'єктів господарювання, державна підтримка та створення інвестиційно сприятливого клімату для розвитку транспортно-логістичної інфраструктури та мультимодальних перевезень; залучення додаткових (у тому числі іноземних) інвестицій у розбудову терміналів	Для громадян: Відсутні. Для суб'єктів господарювання:	додаткове навантаження на бюджет, спричинене впровадженням заходів державної підтримки.
--	---	---	--

	мультимодальних перевезень, зростання обсягів мультимодального перевезення вантажів на внутрішньому та міжнародному ринках; оптимізація витрат суб'єктів господарювання на організацію та надання послуг з мультимодального перевезення вантажів.	вплив на конкурентоспроможність суб'єктів господарювання. Опосередковані витрати: скорочення попиту на перевезення вантажів автомобільним транспортом на довгі (понад 200 км) дистанції та зменшення доходів суб'єктів господарювання від цього виду послуг.	
Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта	
Альтернатива 1	Відсутність державної підтримки мультимодальних/комбінованих перевезень залишить на низькому рівні розвитку сферу мультимодальних перевезень та транспортно-логістичну інфраструктуру; гальмуватиме зростання обсягів вантажних перевезень; справить негативний вплив на економіку держави, що призведе до істотних втрат держави, громадян – фізичних осіб, суб'єктів господарювання; справить негативний вплив на стан навколишнього природного середовища.	—	

Альтернатива 2	Прийняття Закону, дозволить запровадити податкові пільги для суб'єктів господарювання у сфері мультимодальних/комбінованих перевезень, що стимулюватиме розвиток мультимодальних/комбінованих перевезень, сприятиме залученню інвестицій у сферу мультимодальних перевезень, створення нових робочих місць для обслуговування терміналів мультимодальних перевезень. Зазначене вище дозволить компенсувати додаткове навантаження на бюджет, спричинене впровадженням заходів державної підтримки.	—
----------------	--	---

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

Визначена проблема не може бути розв'язана за допомогою виключно ринкових механізмів, а потребує вдосконалення нормативно-правового регулювання суспільних відносин у сфері мультимодальних перевезень. З метою створення належних умов для розвитку мультимодальних перевезень та транспортно-логістичної інфраструктури розроблено проект Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України у зв'язку із прийняттям Закону України «Про мультимодальні перевезення». Проектом Закону пропонується ряд заходів державної підтримки, а саме: тимчасового надання податкових пільг; тимчасового часткового або повного звільнення певних видів товарів та операцій від сплати податків. Запропоновані заходи державної підтримки передбачають внесення змін до Податкового кодексу України.

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 бюджетних витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування.

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

Відповідно, 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.

Оскільки питома вага суб'єктів малого підприємництва (малих та мікропідприємств разом) у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, перевищує 10 відсотків, здійснено 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» (М-Тест).

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта запропоновано не обмежувати в часі.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Результативність регуляторного акта визначається за такими показниками:

розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів, пов'язаних із дією акта;

кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюватиметься дія акта;

розмір коштів і час, які витрачаються суб'єктами господарювання у зв'язку із виконанням вимог акта;

обсяг вантажних перевезень;

кількість терміналів мультимодальних перевезень.

Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта – середній.

Проект Закону та аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України в розділі «Діяльність/Регуляторна діяльність».

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

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься до набрання ним чинності, оскільки для цього використовуватиметься виключно соціологічний метод, з використанням даних, отриманих від опитувань та наукових досліджень.

Строк проведення повторного відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься через рік з дня набрання ним чинності,

але не пізніше двох років з дня набрання чинності цим актом. За результатами повторного відстеження відбудеться порівняння показників базового та повторного відстеження.

Періодичне відстеження здійснюватиметься раз на три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження.

Для відстеження результативності дії регуляторного акта під час повторного та періодичного відстеження застосуватиметься статистичний метод проведення відстеження результативності з використанням статистичних даних та відомостей, що надаються суб'єктами підприємництва у галузі транспорту органам державної влади в межах їх компетенції.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України

« ____ » _____ 2019 р.



Владислав КРИКЛІЙ

Додаток 2
до Методики проведення аналізу
впливу
регуляторного акта

ВИТРАТИ

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

Передбачається, що прийняття Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України у зв'язку із прийняттям Закону України «Про мультимодальні перевезення» та впровадження програм підтримки мультимодального транспорту неминуче призведе до розвитку інфраструктури мультимодальних перевезень. Протягом п'яти років з моменту прийняття Закону в Україні буде побудовано не менше ніж 5 мультимодальних терміналів у місцях основної концентрації вантажопотоків. Очікується, що термінали з'являться в таких містах: Запоріжжя, Львів, Вінниця, Чернігів, Хмельницький, Черкаси, а також на прикордонному переході Україна – Польща.

З огляду на те, що приблизна кошторисна вартість організації одного терміналу становить 20-40 млн дол., прогнозується, що за 5 років підприємства інвестують у розвиток термінальної мережі 180 млн. дол.

Насамперед у проєктах будівництва терміналів братимуть участь великі системні підприємства, які вже мають значні активи в транспортній сфері (переважно на залізничному транспорті). Такі підприємства будуть намагатися залучати партнерів, які мають досвід реалізації подібних проєктів (імовірно, з операторів мультимодальних терміналів з ЄС).

Крім того, інвестувати в термінали будуть великі вантажовласники, що мають вантажну базу, здатну завантажити потужності передбачуваного терміналу.

Можна припустити, що всього до розвитку термінальних потужностей в Україні буде залучено 5 суб'єктів господарювання. Проте можливий і такий варіант розвитку подій, коли термінальну мережу створять один-два великих суб'єкти.

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, гривень	0	0
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	475 200	69 222 213

3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	0	0
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	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), гривень	0	0
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	0	0
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	0	0
8	Інше (уточнити), гривень	0	0
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	475 200	69 222 213
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	2	5
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	950 400	346 111 065

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	За перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання	0	0	0

та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень			
--	--	--	--

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	475 200	69 222 213

Вид витрат	Витрати на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу)	0	0	0	0

Вид витрат	Витрати на погодження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
-------------------	---	--	---------------------------------	-------------------------------

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)	0	0	0	0
---	---	---	---	---

Вид витрат	Разом за рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	0	0	0

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу(за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	0	0

Прийняття Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України у зв'язку з прийняттям Закону України «Про мультимодальні перевезення» та впровадження програм підтримки мультимодального транспорту не передбачає витрат, пов'язаних з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю).

Додаток 4
до Методики проведення аналізу
впливу регуляторного акта

ТЕСТ
малого підприємництва (М-Тест)

1. Консультації з представниками мікро- та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з 01 серпня 2017 р. по 31 травня 2018 р.

Порядковий номер	Вид консультації	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1	Робочі зустрічі з представниками заінтересованих сторін, проекту міжнародної технічної допомоги	50 учасників 10 консультацій	Обговорення проекту законодавчого регулювання мультимодальних перевезень, проблеми організації та здійснення мультимодальних перевезень в Україні, питань щодо сумісності законодавства України із законодавством ЄС
2	Круглі столи щодо обговорення проекту Закону	70 учасників 4 круглих столи	Обговорення положень проекту Закону для забезпечення гармонізації законодавства України в галузі транспорту із законодавством ЄС
3	Консультації засобами електронного зв'язку	15 консультацій	Обговорення питання щодо суб'єктів господарювання транспортної галузі, на які справляється вплив

4	Запити до ДССУ	2 особи 1 запит	Надання інформації про суб'єктів господарювання відповідно до Закону України «Про доступ до публічної інформації» з метою забезпечення аналізу регуляторного впливу на суб'єктів малого підприємництва
---	----------------	------------------------	--

2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва (мікро- та малі):

Кількість суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання:

55825 суб'єктів підприємництва, із них малого підприємництва – 1544 суб'єктів господарювання, мікропідприємництва – 54026 суб'єктів господарювання;

Питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє, вплив **96,777 відсотка** (відповідно до таблиці «Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання»).

3. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання

Порядковий номер	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання				
1	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів) <i>Формула:</i> <i>кількість необхідних одиниць обладнання X вартість одиниці</i>	0	0	0
2	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування	0	0	0

	<i>Формула:</i> <i>прямі витрати на процедури перевірки (проведення первинного обстеження) в органі державної влади + витрати часу на процедуру обліку (на одиницю обладнання) X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість процедур обліку за рік) X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва</i>			
3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали) <i>Формула:</i> <i>оцінка витрат на експлуатацію обладнання (витратні матеріали та ресурси на одиницю обладнання на рік) X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва</i>	0	0	0
4	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування) <i>Формула:</i> <i>оцінка вартості процедури обслуговування обладнання (на одиницю обладнання) X кількість процедур технічного обслуговування на рік на одиницю обладнання X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва</i>	0	0	0

5	Інші процедури (уточнити)	0	0	0
6	Разом, гривень <i>Формула:</i> (сума рядків 1 + 2 + 3 + 4 + 5)	0	0	0
7	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	55825		
8	Сумарно, гривень <i>Формула:</i> відповідний стовпчик «разом» X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 6 X рядок 7)	0	0	0
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
9	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання <i>Формула:</i> витрати часу на отримання інформації про регулювання, отримання необхідних форм та заявок X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість форм	0	0	0
10	Процедури організації виконання вимог регулювання <i>Формула:</i> витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта малого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання X вартість часу суб'єкта малого	0	0	0

	підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість внутрішніх процедур			
11	Формула: витрати часу на отримання інформації про порядок звітування щодо регулювання, отримання необхідних форм та визначення органу, що приймає звіти та місця звітності + витрати часу на заповнення звітних форм + витрати часу на передачу звітних форм (окремо за засобами передачі інформації з оцінкою кількості суб'єктів, що користуються формами засобів – окремо електронна звітність, звітність до органу, поштовим зв'язком тощо) + оцінка витрат часу на корегування (оцінка природного рівня помилок)) X вартість часу суб'єкта малого підприємства (заробітна плата) X оціночна кількість оригінальних звітів X кількість періодів звітності за рік	0	0	0
12	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок Формула: витрати часу на забезпечення процесу перевірок з боку контролюючих органів X вартість часу суб'єкта малого підприємства (заробітна плата) X оціночна кількість перевірок за рік	0	0	0
13	Інші процедури (уточнити)	0	0	0

14	Разом, гривень <i>Формула:</i> <i>(сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)</i>	0	0	0
15	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	55825		
16	Сумарно, гривень <i>Формула:</i> <i>відповідний стовпчик</i> <i>“разом” X кількість</i> <i>суб'єктів малого</i> <i>підприємництва, що повинні</i> <i>виконати вимоги</i> <i>регулювання (рядок 14 X</i> <i>рядок 15)</i>	0	0	0

4. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання

Порядковий номер	Показник	Перший рік регулювання (стартовий)	За п'ять років
1	Оцінка “прямих витрат” суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання <i>Формула: дані рядка 8 пункту 3</i>	0	0
2	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо регулювання виконання та звітування	0	0

	<i>Формула: дані рядка 16 пункту 3</i>		
3	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання <i>Формула: сума рядків 1 та 2 цієї таблиці</i>	0	0
4	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва <i>Формула: дані з таблиці «бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва»</i>	0	0
5	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання <i>Формула: сума рядків 3 та 4 цієї таблиці</i>	0	0

5. Розроблення корегуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання не передбачається.

Запропонований проект Закону впливає на розглянуту групу підприємств, проте не створює для них додаткового фінансового або адміністративного навантаження в процесі здійснення їх господарської діяльності.

Реалізація Закону, а саме впровадження податкових пільг для суб'єктів господарювання у сфері мультимодальних/комбінованих перевезень, дасть змогу учасникам ринку в особі малих підприємств розвиватись, при цьому надаючи своїм клієнтам послуги за невисокими цінами.

Для державних структур також не виникне жодного додаткового навантаження щодо малих підприємств.

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва відсутні.

Проект Закону не передбачає додаткових витрат на адміністрування суб'єктів малого підприємництва, проте для організації, збирання та оброблення статистичних даних щодо мультимодальних перевезень з метою відстеження ефективності розвитку мультимодальних перевезень необхідно передбачити внесення змін до підзаконних актів з питань збору та опрацювання статистичних даних.

Не виникне додаткових витрат на адміністрування суб'єктів малого підприємництва для державного бюджету.

