|  |
| --- |
| № исх: 11-12/1571 дз от: 17.05.2023№ вх.1521-1//11-12/1571дз/ДЗ-51 от: 18.05.2023 |

**Депутатам Мажилиса Парламента, членам Фракции Общенациональной**

**социал-демократической партии**

**Рахимжанову А.Н.**

**Ауесбаеву Н.С.**

**Сагандыковой А.Б.**

**Сайлаубай Н.С.**

*На № ДЗ-51 от 12 апреля 2023 года*

**Уважаемые депутаты!**

Рассмотрев Ваш депутатский запрос относительно снижения ставки утилизационного платежа *(далее – утильсбор)* и первичной регистрации, а также стоимости оценки соответствия единичного транспортного средства, сообщаю следующее.

***Касательно снижения ставки утилизационного платежа***

Утильсбор в отношении транспортных средств был введен в 2016 году после вступления Республики Казахстан во Всемирную торговую организацию *(далее – ВТО)* и снижения импортной таможенной пошлины на новые автомобили с 30 до 15%, а также на автомобили бывшие в эксплуатации с 48 до 15%. Он был рассчитан от суммы снижения данной пошлины в каждой категории транспортного средства.

Таким образом, тарифные условия на рынке не были изменены.

Кроме того, данный сбор не включается в стоимость отечественных автомобилей, которые занимают до 77% рынка, благодаря наличию механизма возмещения утильсбора путем стимулирования производства экологически чистых транспортных средств *(соответствующих требованиям техрегламента)*.

Аналогичная мера по введению утильсбора в целях компенсации сниженных пошлин в 2012 году была введена при вступлении Российской Федерации в ВТО, в Республике Беларусь в 2014 году, в Республике Узбекистан в 2020 году.

Вместе с тем, в 2022 году ставки утильсбора были снижены в 2 раза.

Учитывая, что в рамках использования средств утильсбора запущены программы финансирования льготного автокредитования, обновления автобусного парка, сельскохозяйственной техники, а также утильсбор используется как тарифная мера, нивелирующая сниженные таможенные пошлины после вступления Казахстана в ВТО в целях сохранения привлекательных инвестиционных условий в Казахстане для отрасли производства транспортных средств, предложение по дальнейшему снижению дополнительных ставок утильсбора считаем нецелесообразным.

***Касательно снижения ставок сбора за первичную регистрацию***

Сбор за первичную регистрацию является эффективным механизмом для регулирования ввоза старых и неэкологичных автомобилей.

***Справочно:*** *согласно анализу дорожно-транспортных происшествий, за последние 6 лет, проведенного Национальной администрацией дорожной безопасности США (NHTSA), 3-летние автомобили на 10% безопаснее 4-7-летних машин, на 19% – автомобилей в возрасте от 8 до 11 лет, на 32% – от 12 до 14 лет, на 50% – от 15 до 17 лет, на 71% – автомобилей возрастом 18-19 лет и на 76% – автомобилей возрастом 20 лет.*

Также необходимо отметить, что в Российской Федерации, Республике Беларусь *(страны-участники ЕАЭС, имеющие собственную автомобильную промышленность)*, а также в Республике Узбекистан, функцию сбора за первичную регистрацию выполняет диверсифицированный утильсбор, который рассчитывается как от объема двигателя, так и от возраста автомобиля.

Учитывая изложенное, снижение сбора за первичную регистрацию в отношении автомобилей возрастом старше трех лет считаем нецелесообразным.

***Касательно стоимости сертификации***

В целях обеспечения базовых условий безопасности автомобилей на территории ЕАЭС действует технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), который устанавливает более жесткие требования для производителей *(краш-тесты, Евро-5)* и менее жесткие для импортируемых физическими лицами автомобилей *(техосмотр,
Евро-4)*.

Так, в соответствии с ТР ТС 018/2011 документом об оценке соответствия единичного транспортного средства является свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства Таможенного союза (СБКТС), которая на сегодняшний день автоматизирована в рамках информационной системы «Единое окно по экспортно-импортным операциям».

При этом, сама процедура оценки относится к деятельности аккредитованных испытательных лабораторий согласно требованиям ТР ТС 018/2011.

Государственные органы не устанавливают единый тариф, а стоимость документов формируется самостоятельно испытательными лабораториями.

Средняя стоимость СБКТС на рынке Казахстана варьируется от 70 тыс. до 200 тыс. тенге в зависимости от типа, модификации и категории транспортного средства *(легковые автомобили, мотоциклы, грузовые автомобили и автобусы)*, а также от объема доказательственных материалов, размера и сложности конструкции транспортного средства. Более крупные и сложные транспортные средства могут требовать более детального и длительного процесса оценки, что может повысить стоимость СБКТС.

При этом, отмечаем, что на сегодняшний день установка устройства вызова экстренных оперативных служб согласно нормам ТР ТС 018/2011 не требуется.

Таким образом, снижение стоимости сертификации транспортных средств не представляется возможным.

**А. Смаилов**