



010000, Астана, Парламент Мәжілісі

20 __ жылғы «__» _____

№ _____

010000, Астана, Мажиліс Парламента

«__» _____ 20 __ года

Оглашен 12 апреля 2023 года

**Премьер-Министру
Республики Казахстан
Смаилову А.А.**

ДЕПУТАТСКИЙ ЗАПРОС

Уважаемый Алихан Асханович!

На протяжении нескольких лет в нашу партию (ОСДП) поступают многочисленные обращения граждан с критикой системы утилизации продукции, на которую распространяются расширенные обязательства производителей (импортеров) (далее – РОП), т.е. в отношении которой вносятся утилизационные платежи.

В основе их критики находятся результаты аналитической экспертной работы о фактической стоимости утилизации транспортных средств и сельскохозяйственной техники (*порядка 70-120 тыс. тенге за единицу легкового транспортного средства*), об отсутствии либо чрезвычайно низком уровне утилизации продукции, на которую распространяются РОП, о возможных хищениях в ТОО «Оператор РОП», ранее ответственном за прием утилизационных платежей, и пр.

В Казахстане сейчас производится в год почти 90 тыс. авто отечественной сборки, из них 10 тыс. через субсидии и экспортные кредиты идет на экспорт. Соответственно на внутренний рынок остается 80 тыс. авто отечественного производства. Также на рынок ввозится в среднем около 15 тыс. новых авто, в основном Toyota и премиальных брендов (BMW, Mercedes, Land Rover и т.д.). Плюс ввозится небольшое количество вторичных (б/у) авто – в среднем около 15 тыс. Итого на внутреннем рынке продается 110 тыс. авто, с большим преобладанием отечественной сборки.

При этом в период до введения заградительных мер (до 2016 года), а именно утилизационного сбора, сбора за первичную регистрацию, техрегламента, ежегодный прирост автопарка РК достигал 400 тыс. авто. В этот период средний возраст авто снижался, увеличивалась доля авто до 10 лет, улучшалась обеспеченность населения автомобилями, в том числе в

регионах. С момента введения утиль сбора и первичной регистрации парк легковых авто снизился с более 4 млн до 3.7 млн, средний возраст авто вырос с 12 лет до 21 года, уровень автомобилизации (обеспеченности) упал с 251 до 197 авто на тысячу человек, а доля авто возрастом более 10 лет увеличилась с 59% до 65%. В то же время в России автомобилизация выросла с 231 до 316 авто на тысячу человек, а средний возраст автопарка составляет 14 лет.

В Казахстане налицо проблема с дефицитом доступных по стоимости авто, которые не доходят до широких слоев общества, находящихся частично в среднем и в основном ниже среднего класса. Расслоение общества привело к тому, что часть общества способна позволить себе новые авто и, несмотря на высокие цены, покупают и обновляются, тогда как большая часть населения вынуждены покупать на вторичном рынке по подросшим ценам или вообще не покупать, а максимально латать, продолжая ездить на имеющихся старых авто. Эта проблема накопилась из-за того, что на протяжении 6 лет, с момента утильсбора, **был практически «под ноль» перекрыт ввоз доступных по стоимости добротных авто из зарубежа.**

Свидетельством дефицита и необеспеченности является существенный рост цен на новые авто и цепной рост цен на внутреннем вторичном рынке. Ситуация усугубляется глобальным дефицитом полупроводников, необходимых для новых авто, а также задержками и недопоставками авто из Китая и России. За последние 6 лет рост цен на новые авто одних и тех же марок произошел до 3-х раз. Цены и ассортимент на вторичном рынке стали хуже, чем в соседних странах. Это привело к временному ввозу старых авто на иностранных номерах в рамках ЕАЭС. **Остановить и развернуть данный процесс может лишь снятие заградительных барьеров для ввоза доступных по стоимости авто.**

Утильсбор, первичная регистрация, сертификат безопасности (техрегламент) в Казахстане **установлены в интересах автопрома и сильно завышены.**

Если ввести добротный автомобиль возрастом 7 лет (евро-4, евро-5) из Европы или США, то его цена после растаможки и уплаты всех сборов и получения сертификата безопасности получается в более чем 2 раза дороже. Если автомобиль с доставкой в РК стоит 4 млн тенге, к примеру, Toyota Camry, то после растаможки и сборов его цена вырастает до 10 млн. Поэтому ввоз становится нецелесообразным.

Утилизационный сбор практикуется не во всем мире. В европейских странах он в десятки раз ниже казахстанского, а уровень доходов населения выше в несколько раз. Среди соседних стран он практикуется в России, Белоруссии и с 2021 года в Узбекистане. В Грузии, Молдове, Украине, Монголии, Киргизии, Армении, Азербайджане он не практикуется. При этом в Казахстане реальная стоимость утилизации, официально подтвержденная Ассоциацией вторичной металлургии, не превышает 100 тыс тенге на одно авто. Соответственно, снизив утильсбор до 100 тыс. тенге и обеспечив безбарьерное вовлечение предприятий вторичной металлургии, можно достичь возобновление обновления автопарка у всех слоев населения и

одновременно ускорить прием вышедших из эксплуатации авто с последующим высоким уровнем переработки и утилизации.

Сбор за первичную регистрацию так же был введен в интересах автопрома. Его размер за авто возрастом до 2 лет составляет 0,25 МРП, от 2 до 3 лет – 50 МРП, а для авто старше 3 лет – 500 МРП, что составляет 1 518 000 тенге в 2022 году. В странах СНГ и во всем мире нет такого понятия как первичная регистрация. Есть обычная регистрация в ГАИ, которая должна стоить в пределах 5-10 тыс. тенге. Например, в России есть стандартный сбор ГИБДД, составляющий 3 тыс. рублей. Введение сбора за первичную регистрацию было ноу-хау именно нашего автопрома. Но по прошествии времени мы видим, что это пошло во вред и сейчас является излишним и изжившим барьером.

В Казахстане утильсбор и первичная регистрация с самого начала и по сей день превышали размеры утильсбора и первичной регистрации в России, количество сборочных заводов было меньше, что не обеспечило критической массы производства внутри страны, а ввоз доступных авто был сведен к минимуму. Вместе с тем, в той же России оставили возможность ввоза для себя авто из Японии, посредством умеренного утильсбора продолжали ввозить добротные авто из Европы и Кореи, что обеспечивало ценовую доступность и рост автомобилизации на их рынке. Это стало условием для высвобождения старых авто, которые перетекли в РК в виде временного ввоза на иностранных номерах в руки нуждающихся граждан. Кроме того, в России не вводили барьерные требования на подписание соглашений о промсборке, что не привело к монополизации, сохранило конкуренцию с широтой ассортимента. В Белоруссии то же самое не было никакого сбора за первичную регистрацию, а размер утильсбора был меньше, плюс они его с 2019 года путем специальной льготы снизили вдвое, что облегчило положение населения.

Если в РК снизить размеры заградительных сборов до минимума, то граждане смогли бы привозить добротные авто из зарубежа, что обеспечит пополнение автопарка и улучшение социально-экономического благополучия населения, малого и среднего бизнеса, а также увеличит поступления в бюджет.

На сегодняшний день, по предварительным данным ежегодные поступления от первичной регистрации в бюджет РК составляют около 10 млрд. тенге. Если отменить сборы, то объем ввоза доступных авто из зарубежа должен достигнуть 60-70 тыс. авто. Это приведет к увеличению поступлений от пошлин и НДС в размере 60-70 млрд тенге. Бюджет выиграет дополнительно 50-60 млрд. тенге в год за счет растаможки.

Отечественный автопром критически от данной меры не пострадает, поскольку их продажи не снизятся существенно. В данный момент отечественное производство легковых авто обеспечивается на рынке лишь двумя крупными компаниями – группой «Аллюр» с заводом «Сарыаркаавтопром» в Костанаве и группой «Астана Моторс» с заводом «Hyundai Trans Kazakhstan» в Алматы. Обе компании вышли на годовой объем производства 93 тыс. авто. Владельцы компаний вошли по благосостоянию в

списки Форбс и имеют доступ ко всем мерам поддержки и наиболее доступным кредитным ресурсам из таких институтов как «Банк развития Казахстана» и «Фонд развития промышленности».

Упомянутые дополнительные поступления в бюджет можно направить в том числе на поддержку продаж новых авто отечественной сборки.

На основании изложенного депутаты партии «ОСДП» предлагают:

1) Утилизационный сбор – снизить ставки на легковые авто до 100 тыс. тенге путем внесения изменений в приказ МЭГПР РК;

2) Первичная регистрация – снизить ставки сбора на авто возрастом от 3 до 8 лет до 20 тыс. тенге путем внесения в Налоговый Кодекс новой ставки сбора за первичную регистрацию возрастом от 3 до 8 лет в размере 6 МРП;

3) Сертификат безопасности (техрегламент) – завышенные размеры плат (до 700 тыс тенге) за установку кнопки «ЭВАК» и сертификацию снизить до 50 тыс. тенге, как было раньше, путем анализа затратной части и внесения предписания КТРМ МИИР.

Просим дать ответ в установленный законодательством Республики Казахстан срок.

**С уважением,
Депутаты фракции
Общенациональной
социал-демократической партии**

**А. Рахимжанов
Н. Ауесбаев
А. Сагандыкова
Н. Сайлаубай**

*Испол.: Коспанов Е.
Тел.: 74-62-61
Kospanov@parlam.kz*