

## Решение по результатам рассмотрения петиции

### **1. Регистрационный номер петиции:**

ПИ-2024-00000197 от 24 мая 2024 года.

### **2. Наименование государственного органа, рассмотревшего петицию:**

Министерство промышленности и строительства Республики Казахстан (далее – МПС)

### **3. Информация по результатам осуществления выезда на место (в случае выезда для проверки фактов, изложенных в петиции):**

27 мая 2024 года в адрес МПС поступила петиция под названием «Народ РК против утильсбора и первичной регистрации» (далее – петиция).

В соответствии со статьей 90-5 Административного процедурно-процессуального кодекса Республики Казахстан при МПС 4 июня 2024 года создана рабочая группа по рассмотрению изложенных в петиции вопросов (утверждена приказом Министра промышленности и строительства Республики Казахстан от 04 июня 2024 № 207), в состав которой в соответствии с законодательством вошли представители заинтересованных государственных органов, депутаты Парламента Республики Казахстан, заявитель и представители общественных объединений.

Был разработан план мероприятий заседаний рабочей группы, который включал посещение машиностроительных предприятий в городах Кокшетау, Алматы, Семей, Костанай. Были посещены заводы «КАМАЗ-Инжиниринг», «Kazrost Engineering Ltd.», «Казахстанская Агро Инновационная Корпорация», «Hyundai Trans Almaty», «Hyundai Trans Kazakhstan», «СемАЗ», «Daewoo Bus Kazakhstan», «Машиностроительный завод МТЗ-Казахстан», «АгромашХолдинг KZ», «СарыаркаАвтоПром».

Всем участникам рабочей группы были продемонстрированы производственные процессы.

По итогам проведенных посещений предприятий состоялись заседания рабочей группы по рассмотрению петиции, где были даны ответы на тезисы, озвученные в петиции, и другие вопросы, поднимаемые по инициативе автора петиции.

Автор петиции ограничился лишь участием в одном выездном заседании рабочей группы в г. Костанай.

### **4. Информация по результатам проведения публичного обсуждения проекта решения:**

Публичные обсуждения проекта решения по петиции прошли в смешанном формате:

1) на территории завода ТОО «Hyundai Trans Kazakhstan» с участием членов рабочей группы в составе 23 человек (*кворум обеспечен*), а также представителей СМИ в количестве 38 человек и 1 гражданина, изъявившего желание присутствовать при обсуждении, которому был предоставлен свободный доступ к участию, о чем он публично сообщил;

2) в онлайн режиме в социальной сети Фэйсбук (*поступило 154 комментария*), а также шла прямая трансляция на ютуб-канале МПС, которую просмотрели 10 985 человек за 3 часа.

<https://www.facebook.com/share/v/KvKaMx99XA6uf9Na/?mibextid=WC7FNe>  
<https://www.youtube.com/live/GDGiV3simQw?si=Qmzka7XMuggHZXIM>

На публичных обсуждениях отсутствовал заявитель, его представители и сторонники, за исключением одного сторонника – Дворецкого Владимира Яковлевича.

В ходе публичного обсуждения выступили:

1. Вступительное слово модератора (*Депутат Мажилуса Парламента РК Куспеков О.Х. - модератор открыл слушания, ознакомил с регламентом и цели слушаний*);

2. Вице-министр МПС (*краткое изложение содержания петиции, описание основных вопросов и проблем, поднятых в петиции*);

3. Представитель МПС с аргументированным докладом;

4. Представитель МЭПР с аргументированным докладом;

5. Представитель АО «Жасыл Даму» с аргументированным докладом;

6. Представитель МСХ с аргументированным докладом

7. Представитель МНЭ с аргументированным докладом

8. Сторонник автора петиции – член рабочей группы Дворецкий Владимир Яковлевич;

9. Представитель ОЮЛ «Казахстанский автомобильный союз»;

10. Президент АО «Агромашхолдинг KZ»;

11. Президент ОЮЛ «Союз промышленных инвесторов Казахстана»;

12. Привлеченный эксперт ОЮЛ «Казахстанский автомобильный союз» Мискарян А.Э.;

13. Президент Республиканской ассоциации «Операторов технического осмотра авто мото транспортных средств»;

14. Президент ОО «Ассоциация безопасности дорожного движения общая дорога»;

15. Гражданин Окей Нухсат со своей позицией по петиции.

По итогам обсуждений проекта решения по петиции все присутствующие члены рабочей группы, а также представители выше указанных общественных объединений, за исключением Дворецкого Владимира Яковлевича, выразили позицию об отказе в удовлетворении требований петиции.

Представителем МПС было оглашено предварительное решение об отказе в удовлетворении петиции.

#### **5. Информация о результатах работы комиссии/рабочей группы:**

В период рассмотрения петиции были проведены 5 заседаний рабочей группы, из них 4 выездные.

Первое заседание рабочей группы проведено 13 июня 2024 года в здании МПС, где члены рабочей группы определили график посещения предприятий.

Второе заседание рабочей группы было проведено 14 июня 2024 года по итогам посещений заводов АО «КАМАЗ-Инжиниринг», ТОО «Kazrost Engineering Ltd.», ТОО «Казахстанская Агро Инновационная Корпорация» в г. Кокшетау. На заседании приняли участие члены рабочей группы за исключением автора петиции и его представителей.

Третье заседание рабочей группы состоялось 18 июня 2024 года в г. Алматы по итогам визита предприятий «Hyundai Trans Almaty», «Hyundai Trans Kazakhstan», на котором приняли участия все члены рабочей группы, кроме автора петиции и его представителей.

Четвертое заседание рабочей группы состоялось 21 июня 2024 года в г. Семей после посещений заводов «СемАЗ», «Daewoo Bus Kazakhstan», где также приняли участие члены рабочей группы, однако автор петиции и его представители не явились на данное заседание.

Пятое заседание рабочей группы проведено 27 июня 2024 года в г. Костанай по итогам посещений заводов «Машиностроительный завод МТЗ-Казахстан», «АгромашХолдинг KZ», «СарыаркаАвтоПром».

На заседании рабочей группы приняли участие члены рабочей группы, в том числе автор петиции, его представители и сторонники.

По итогам проведенных заседаний рабочей группы были озвучены обоснования о том, что отмена утилизационного сбора и первичной регистрации приведет к устареванию автопарка страны и заполнению старыми и небезопасными автомобилями. Также, автору петиции было предложено посещение завода по утилизации и заводов чугунолитейного производства, главных передач грузовых автомобилей ТОО «KamlitKZ», находящегося в г. Костанай. Однако, автором петиции было отказано в посещении вышеуказанных заводов.

#### **6. Информация по результатам анализа поступивших комментариев, а также экономической, социологической, статистической и иной необходимой информации по предмету петиции:**

Общее количество комментариев на сайте <https://epetition.kz/petition/cadbd161-0702-4bcb-9e99-2349214025ef?commentPage=0> составило - 4012.

В комментариях пользователи высказывают предложения по изменению утилизационного сбора, такие как введение градации в зависимости от возраста автомобиля. Многие выражают поддержку полной отмены утилизационного сбора и первичной регистрации, аргументируя это тем, что текущие сборы делают автомобили недоступными. Некоторые пользователи сталкиваются с трудностями при подписании петиции, упоминая проблемы с системой электронных подписей (NSAlayer). Были комментарии в поддержку утильсбора и первичной регистрации.

Также в комментариях присутствуют обвинения в отсутствии прозрачности использования средств от утилизационного сбора и утверждения о коррупции, выгодной для олигархов. Пользователи призывают к единству и поддержке других инициатив, таких как защита прав детей с особыми потребностями. Обсуждаются возможные экономические последствия отмены сборов, предлагаются временный мораторий или более обоснованный расчет и применение сборов.

В тексте петиции указаны аргументы, не соответствующие действительности. Зачастую присутствуют негативные комментарии на основании данных автором петиции.

В рамках заседаний рабочей группы по рассмотрению петиции государственными органами были даны опровержения по всем пунктам, поднятым инициаторами петиции. Государственные органы представили доказательства, опровергающие основные утверждения петиции, подчеркнув, что текущая система утилизационного сбора необходима для поддержания экологической безопасности и устойчивого развития автомобильного парка страны.

В ответ на обвинения в непрозрачности и коррупции было показано, что средства от утилизационного сбора используются строго по назначению, а все процедуры полностью соответствуют законодательно установленным требованиям. Государственные органы призвали граждан к осознанному подходу и внимательному рассмотрению представленных фактов, а не реагировать на дезинформацию и манипуляцию.

Уполномоченные государственные органы и организации выразили несогласие с доводами петиции и поступивших по ней комментариев на основании следующего.

Принцип расширенных обязательств производителей (импортеров) (далее – РОП) внедрен в Казахстане в соответствии с Концепцией по переходу Республики Казахстан к «зеленой экономике», утвержденной Указом Президента Республики Казахстан от 30 мая 2013 года № 577, с целью покрытия части расходов на сбор и утилизацию наиболее массовых и опасных для окружающей среды отходов (упаковка, электронное и электрическое оборудование, транспортные средства,

аккумуляторы, моторные масла и другие товары), в том числе для решения проблем с твердыми бытовыми отходами.

Механизм РОП распространяется на физических и юридических лиц, которые осуществляют на территории Казахстана производство отдельных видов товаров по перечню, утверждаемому в соответствии с пунктом 1 статьи 386 Экологического кодекса Республики Казахстан (далее – Кодекс), или ввоз таких товаров на территорию Казахстана. Данные лица несут расширенные обязательства в соответствии с Кодексом, в том числе в целях снижения негативного воздействия таких товаров на жизнь и (или) здоровье людей и окружающую среду.

Оператор расширенных обязательств производителей (импортеров) (далее – Оператор РОП) направляет деньги, поступившие на его банковский счет от производителей и импортеров в виде утилизационного платежа, строго по 14 направлениям, предусмотренным в пункте 1 статьи 388 Кодекса.

Принцип РОП имеет природу отложенных обязательств в будущем, то есть средства, поступающие от утилизационного сбора, аккумулируются в АО «Жасыл даму» и направляются на утилизацию автомобилей, сельскохозяйственной техники, электронного и электрического оборудования, упаковки по мере истечения срока их эксплуатации.

Благодаря внедренному принципу РОП доля переработки и утилизации твердых бытовых отходов в стране увеличилась с 2 % в 2016 году до 23% в 2023 году.

За период с 2016 года по январь 2022 года ТОО «Оператор РОП» собрано 215 455 единиц вышедшей из эксплуатации транспортных средств (далее – ВЭТС) и 3 507 вышедшей из эксплуатации самоходной сельскохозяйственной техники (далее - ВЭССХТ), утилизировано 197 816 ВЭТС.

На сегодняшний день Министерством экологии и природных ресурсов РК разрабатывается новая программа утилизации ВЭТС, а также ВЭССХТ, которая предполагает возможность участия в программе утилизации всех субъектов предпринимательства, осуществляющих переработку черного металла, без монополии одного предприятия, то есть в конкурентной среде.

По транспортным средствам

Утилизационный платеж в отношении транспортных средств был введен в 2016 году после вступления Казахстана в ВТО и снижения импортной таможенной пошлины на новые автомобили с 30 до 15%, а также на автомобили бывшие в эксплуатации с 48 до 15%.

До введения утилизационного сбора и первичной регистрации действовали следующие тарифные ставки:

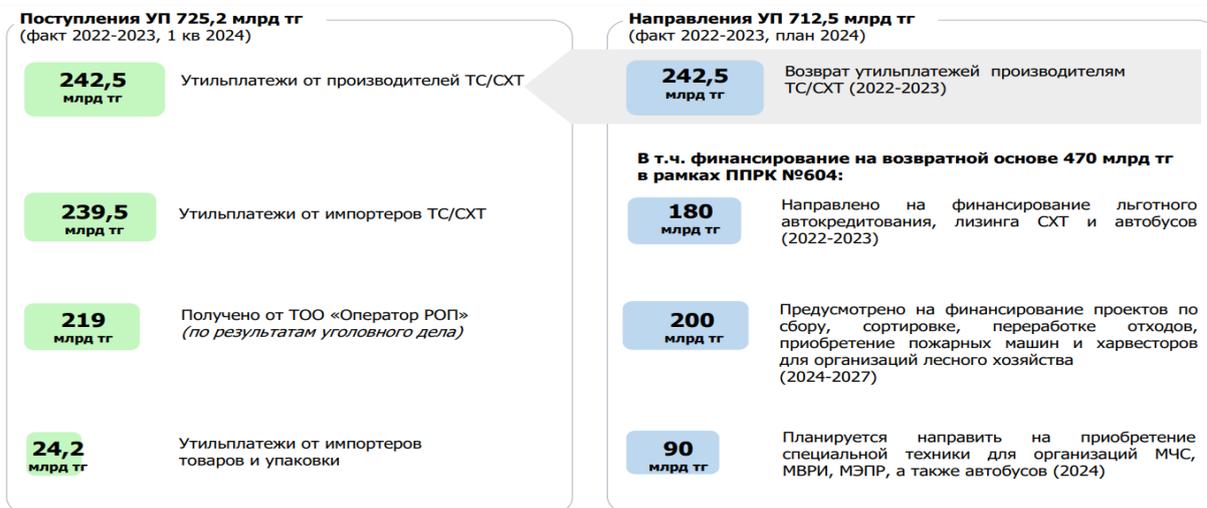
- в отношении новых авто ставка ввозной таможенной пошлины составляла 30% от стоимости автомобиля, НДС на импорт – 12%;

- в отношении б/у автомобилей – от 48% в зависимости от объема двигателя, НДС на импорт – 12%.

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

Для машин возрастом до 2-х лет сбор составляет 0,25 МРП (923 тенге). Он направлен на омоложение автопарка страны путем стимулирования спроса среди населения на приобретение новых автомобилей.

Вместе с тем, представителем АО «Жасыл Даму» разъяснено распределения средств, поступивших от утилизации.



Действующая тарифная политика играет ключевую роль в развитии автомобильной промышленности и сдерживанию темпов старения автопарка:

I. Создание условий для развития отечественного производства.

1) Сбор направлен на решение экологических вопросов, при этом служит защитной мерой внутреннего рынка от транспортных средств, бывших в употреблении и не соответствующих экологическим требованиям, и косвенно способствует развитию отечественного производства;

2) Развитие локализации производства – установлены условия, направленные на поэтапный переход всех предприятий от крупноузловой сборки к мелкоузловой с использованием технологических операций по сварке и окраске кузова и кабины.

Так, к 2027 году планируется поэтапное увеличение доли производства автомобилей мелкоузловым методом до 50% от общего объема производства.

3) Привлечение инвесторов в отрасль - с момента введения утилизационного сбора в автомобилестроительную отрасль Казахстана были привлечены такие зарубежные компании как General Motors, KIA, Hyundai, JAC, Skoda, Yutong, Chery, GWM, Changan и другие.

Инвестиции в автопром за 2018-2022 года составили более 56,9 млрд. тенге. При этом также планируется запуск новых проектов по расширению производства легковых автомобилей на действующих площадках. В 2023 году вложения в основной капитал в автомобилестроении составили 35,8 млрд тенге, при этом рост составил в 3,5 раза в сравнении с 2022 годом. Так, с 2018-2023 гг. вложено 92,7 млрд тенге в действующие проекты.

В ближайшие два года планируется ввод в эксплуатацию трех крупных проектов (*KIA Qazaqstan, Astana Motors Manufacturing Kazakhstan, Orbis Kazakhstan*) по производству автомобилей, ориентированных на экспорт с общим объемом производства 240 тыс. единиц.

Также до конца 2025 года планируется реализация 10 проектов по производству компонентов, по итогам реализации, которых будет снижаться себестоимость выпускаемой продукции.

*Справочно. Локализационный центр (пластиковые детали, выхлопные системы, сиденья, техно-сэндвичи), пластиковые детали кузова, производство сидений, производство мультимедийных систем, литые детали двигателей, балки моста, главные передачи, лакокрасочные изделия, алюминиевые диски.*

*Запущено производство автошин и аккумуляторов, по которым начато прохождение процедуры сертификации на головных заводах-брендодателях с целью допустимости их применения в производстве.*

Общая сумма инвестиций по новым проектам составляет более 760 млрд тенге.

4) Увеличение рабочих мест - на производственных площадках предприятий автопрома на постоянной основе работают 6 тысяч человек, а также более 18 тысяч человек трудятся в смежных отраслях. С учетом завершения реализуемых новых проектов по производству компонентов количество прямых рабочих мест в отрасли достигнет 13.300 человек, в совокупности с рабочими местами в смежных отраслях количество рабочих мест, создаваемых за счет отрасли достигнет более 31.000.

Дальнейшее развитие новых производств с учетом рабочих мест в смежных отраслях обеспечит до 50.000 рабочих мест.

5) Подготовка нового поколения инженерных кадров - на каждом предприятии внедрена эффективная система подготовки кадров и развития человеческих ресурсов на базе колледжей и университетов.

Предусматриваются долгосрочные перспективы обучения будущих специалистов в образовательных учреждениях Казахстана, с акцентом на развитие специальностей по подготовке кадров для машиностроительной отрасли, включая организацию R&D-центра для реализации совместных научно-исследовательских разработок, создания лабораторий, подготовки научно-исследовательских и технических кадров.

На предприятиях организованы учебные зоны для сварщиков МКС, отработке навыков по рихтовке, нанесению ЛКМ, полировке, нанесению мастики, подготовке персонала к работе на линии, а также учебные классы для отработки теории и базовых навыков по слесарному делу.

Компания Allur взяла шефство над Костанайским колледжем автомобильного транспорта. В текущем году открылась специальность «автомобилестроение», открыта специализированная лаборатория по литью металлов. Создана единая система профессиональной подготовки кадров и дуального обучения, включающая восемь основных колледжей Костанайской области. За три года практику на предприятии Allur прошли более 3 тыс. студентов колледжей и вузов.

Введены новые специальности на базе КГКП «Саранский высший гуманитарно-технический колледж имени Абая Кунанбаева» для подготовки молодых специалистов и создания преемственности кадров.

В целях формирования национального индустриального кадрового резерва, создания R&D-центра для реализации совместных научно-исследовательских разработок, создания лабораторий, подготовки научно-исследовательских и технических кадров, создания филиала кафедры машиностроения на базе «Астана Моторс» подписаны соглашения (меморандумы) между «Астана Моторс», заводом Hyundai Trans Kazakhstan и Satbayev University (Казахский национальный исследовательский технический университет имени К. И. Сатпаева), а также между мультибрендовым заводом Astana Motors Manufacturing

Kazakhstan и Казахским национальным университетом имени Аль-Фараби.

На 2024 год запланировано расширение образовательной базы Allur University по подготовке инженерных и управленческих кадров площадью 1000 кв.м, а также строительство отраслевого центра профессиональных компетенций СКД для нужд производства на базе Костанайского колледжа автомобильного транспорта.

6) Рост объема производства автомобилестроения - объемы производства в натуральном выражении выросли в 19 раз - с 7,8 тыс. ед. в 2016 году до 148 тыс. ед. по итогам 2023 года.

Благодаря действенным мерам по развитию отрасли отечественные производители занимают 71% рынка официальных продаж.

Доля сектора автомобилестроения в машиностроении РК в 2024 году составляет 42%.

7) Рост поступлений в бюджет – за период 2018-2022 гг. налоговые поступления от автопроизводителей составили порядка 68,5 млрд тг. Только за 2023 год автопроизводителями было уплачено 47,5 млрд тенге в виде налогов и др. обязательных платежей в бюджет, что превышает на 76% показатели 2022 года. С 2018-2023 гг. уплачено налогов на 116 млрд. тг.

## II. Сдерживание темпов старения автопарка

Согласно данным Бюро национальной статистики по состоянию на начало 2015 года (*год до введения утилизационного сбора и сбора за первичную регистрацию*) парк легковых автомобилей в Республике Казахстан составлял 4 млн. ед., из которых 72,5% (2,90 млн. ед) в возрасте более 10 лет и 8,2% (326 тыс. ед.) – до 3-х лет.

На начало 2022 года (до снижения утильсбора на 50%) в парке легковых автомобилей доли перераспределились в положительную сторону.

Так, доля автомобилей до 3-х лет увеличилась с 8,2% до 13,6%, а доля автомобилей старше 10 лет снизилась с 73% до 63%.

Однако меры по легализации транспортных средств негативно отразились на структуре автопарка в РК. Так, только за 2023 год в Казахстане первично поставлены на учет более 334 тысячи автомобилей старше 2-х лет, из которых 285 тысячи старше 10 лет.

Согласно информации МВД РК количество первичных регистраций автомобилей, возраст которых превышает два года, сократилось после введения утилизационного сбора и первичной регистрации.

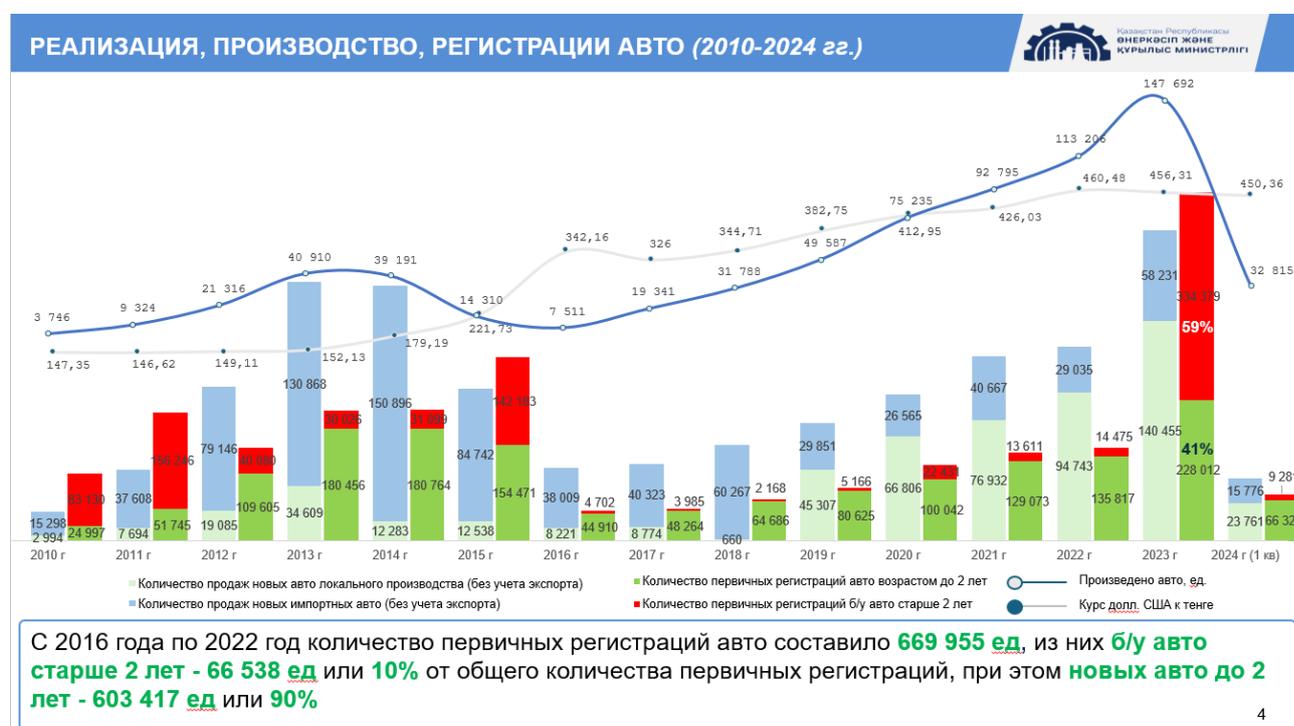
Например, в 2015 году было первично зарегистрировано 142 тысячи автомобилей, бывших в эксплуатации и возрастом старше двух лет. В последующие годы этот показатель снижался: в 2016 году до 4,7 тысяч, в 2017 году до 4 тысяч, в 2018 году до 2,2 тысяч, в 2019 году до 5,2 тысяч,

в 2020 году до 22,5 тысяч, в 2021 году до 13,6 тысяч и в 2022 году до 14,5 тысяч.

В 2023 году в Казахстане было зарегистрировано 334 тысячи автомобилей старше двух лет. что свидетельствует о негативном влиянии снижения утилизационного сбора и мер по легализации транспортных средств на структуру автопарка страны.

С 2016 года наблюдается стабильный рост количества новых автомобилей, прошедших первичную регистрацию и младше двух лет, в Казахстане.

Например, в 2016 году было зарегистрировано 45 тысяч таких автомобилей. За последующие годы этот показатель постепенно увеличивался: в 2017 году — 48 тысяч, в 2018 году — 64,7 тысячи, в 2019 году — 80,6 тысячи, в 2020 году — 100 тысяч, в 2021 году — 129,1 тысячи, в 2022 году — 136 тысяч, и в 2023 году — 228 тысяч автомобилей.



### Касательно роста цен на автомобили

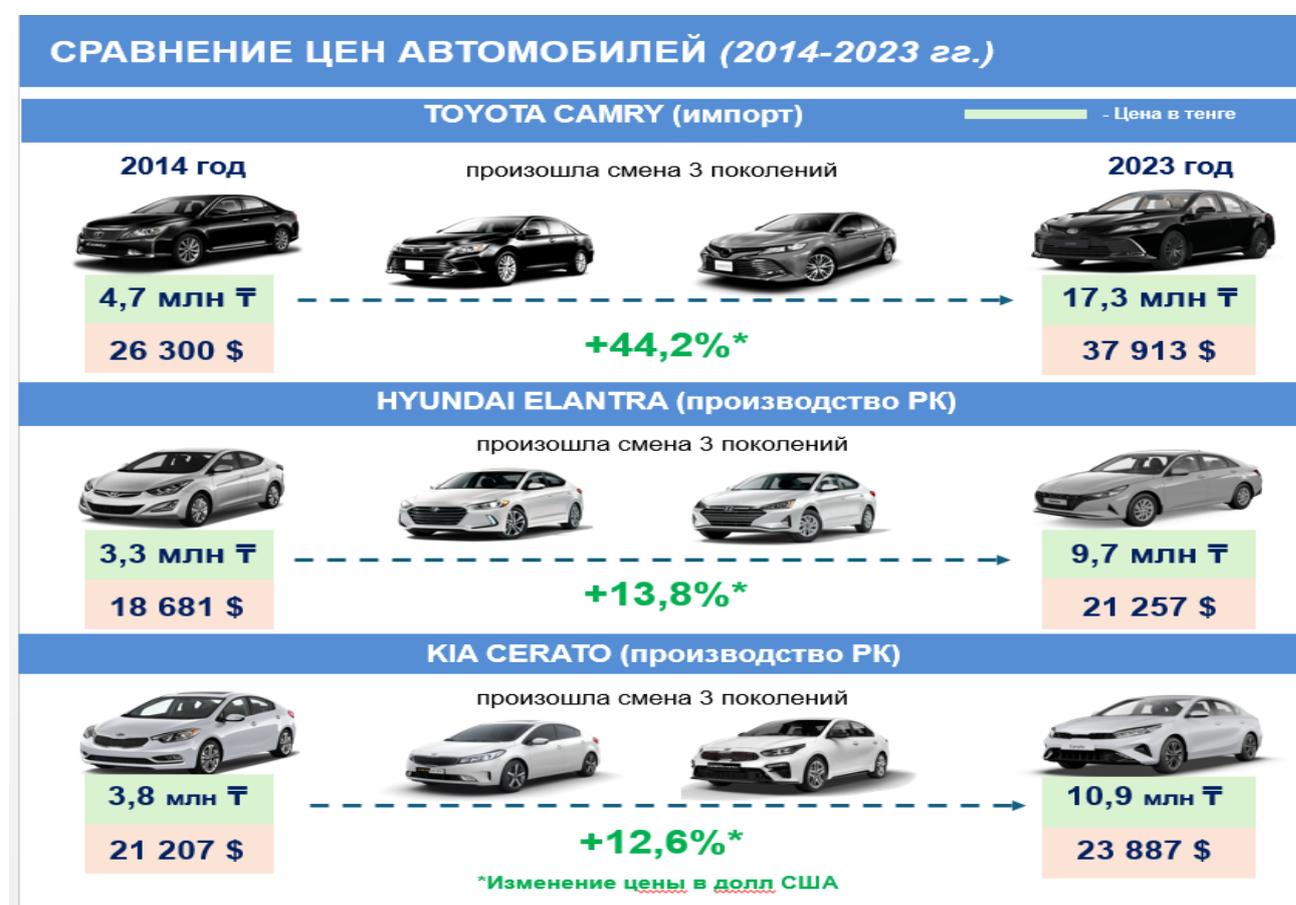
Ситуация с импортной Toyota Camry действительно изменилась. В 2014 году она стоила 26,3 тысяч долларов США (4,7 миллиона тенге), в 2022 году, после двух поколений и изменений цена составила 27,5 тысяч долларов США (12,6 миллионов тенге).

В 2023 году в связи с обострением геополитической ситуации, несмотря на снижение утилизационного платежа в 2 раза в 2022 году, цена на модель выросла до 37,9 тысяч долларов США (17,3 миллиона тенге).

Важными факторами, повлиявшими на цену Toyota Camry, стали изменения в логистике из-за смены страны происхождения автомобилей, переходя от России к Японии.

Основной рост цен произошел на фоне ослабления национальной валюты по отношению к доллару США.

При этом, если сравнить цены на отечественные автомобили, например, Hyundai Elantra и KIA Cerato: в 2014 году Hyundai Elantra стоил 18,7 тысяч долларов США (3,3 миллиона тенге), а сейчас, после трех изменений модели цена выросла до 21,3 тысяч долларов США (9,7 миллионов тенге). KIA Cerato в 2014 году стоил 21,2 тысяч долларов США (3,8 миллиона тенге), а сейчас, после трех поколений, цена выросла до 23,9 тысяч долларов США (10,9 миллиона тенге).



Низкие цены на международные бренды, производимые в КНР, обусловлены отсутствием жестких требований в национальных технических регламентах в отличие от требований, установленных в техническом регламенте ЕАЭС.

При этом многие модели таких транспортных средств из КНР не допускаются на рынки ЕС и США по причине их несоответствия требованиям Правил ООН в части обеспечения безопасности.

Такие подходы в производстве автомобилей для Казахстана неприемлемы, так как во главу ставится безопасность жизни и здоровья населения страны.

Одной из проблем, способствующей нелегальному ввозу транспортных средств из третьих стран, является несоблюдение нижеуказанных положений Таможенного кодекса ЕАЭС (ТК ЕАЭС) и соответствующий ввоз физическими лицами грузопассажирской и специальной техники под видом транспортных средств для личного пользования, которыми они не являются, или ввоз более одного легкового автомобиля с документами об оценке соответствия, оформленными в другом государстве-члене ЕАЭС.

Такая ситуация благоприятно способствует росту теневой экономики и негативно отражается на конкурентоспособности не только наших производителей, но и официальных импортеров, осуществляющих прозрачный и легальный бизнес.

По данным АО «Жасыл Даму» выявлены факты ввоза 100 гражданами РК порядка по 50-60 единиц, авто на одного гражданина, при этом один из них ввез 280 автомобилей.

Важно отметить, что при ввозе авто для личного пользования оформляется пассажирская таможенная декларация и уплачивается совокупный таможенный платеж в размере от 48 процентов стоимости автомобиля.

Вместе с тем, согласно критериев, установленных Приказом Министра финансов Республики Казахстан от 31 марта 2015 года № 250 «Об установлении критериев отнесения товаров, перемещаемых физическими лицами через таможенную границу Таможенного союза, к товарам для личного пользования», ввоз более 1 авто в течение 1 года не может являться ввозом для личного пользования. Соответственно, ввоз 2-го авто в течение года относится к предпринимательской деятельности, но налогов такие физические лица не платят!

Так, в соответствии с подпунктом 50 пункта 1 статьи 2 и подпунктом 1 пункта 1 статьи 262 ТК ЕАЭС ввоз на таможенную территорию Союза транспортных средств для личного пользования осуществляется в личных целях, соответственно, такие транспортные средства подлежат выпуску в свободное обращение.

При этом в соответствии с подпунктом 2 пункта 2 статьи 262 ТК ЕАЭС выпуск транспортных средств для личного пользования, подлежащих таможенному декларированию, в свободное обращение производится таможенным органом при условии, что соблюдены запреты и ограничения в соответствии со статьей 7 ТК ЕАЭС.

В соответствии с пунктами 1, 2 и 5 статьи 7 Таможенного кодекса Союза товары перемещаются через таможенную границу Союза и (или) помещаются под таможенные процедуры с соблюдением запретов

и ограничений.

Соблюдение мер технического регулирования подтверждается в случаях и порядке, определенных Комиссией или законодательством государств-членов в соответствии с Договором о ЕАЭС.

В случае если актами, устанавливающими запреты и ограничения, не определены случаи и (или) порядок подтверждения их соблюдения, соблюдение таких запретов и ограничений подтверждается при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС, а также при помещении товаров под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления.

Соответственно, учитывая вышеуказанные положения ТК ЕАЭС и значение понятий, установленных подпунктами 3, 6, 10, 27 и 50 пункта 1 статьи 2 ТК ЕАЭС, физические лица вправе в личных целях использовать транспортные средства для личного пользования после выпуска в свободное обращение таких транспортных средств таможенными органами с соблюдением мер технического регулирования, которое подтверждается в порядке установленном ТР ТС 018/2011, принятым Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877. При этом подтверждение соответствия указанных транспортных средств требованиям ТР ТС 018/2011 осуществляется при их перемещении через таможенную границу Союза, а также при их помещении под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления.

Таким образом, нормы Договора о ЕАЭС, ТК ЕАЭС и ТР ТС 018/2011 предусматривают, более того, обязывают проведение оценки соответствия транспортных средств, ввозимых физическими лицами для собственных нужд или для личного пользования.

Соответственно, использование документов об оценке соответствия, оформленных в других государствах-членах ЕАЭС, не допускается!

*Справочно, понятия, установленные подпунктами 3, 6, 10, 27 и 50 пункта 1 статьи 2 Таможенного кодекса Союза:*

3) "ввоз товаров на таможенную территорию Союза" - совершение действий, которые связаны с пересечением таможенной границы Союза и в результате которых товары прибыли на таможенную территорию Союза любым способом, включая пересылку в международных почтовых отправлениях, использование трубопроводного транспорта и линий электропередачи, до выпуска таких товаров таможенными органами;

6) "выпуск товаров" - действие таможенного органа, после совершения которого заинтересованные лица вправе использовать товары в соответствии с заявленной таможенной процедурой или в порядке и на условиях, которые установлены в отношении отдельных категорий товаров, не подлежащих в соответствии с настоящим Кодексом помещению под таможенные процедуры;

10) "запреты и ограничения" - применяемые в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Союза, меры нетарифного

регулирующие, в том числе вводимые в одностороннем порядке в соответствии с Договором о Союзе, меры технического регулирования, санитарные, ветеринарно-санитарные и карантинные фитосанитарные меры, меры экспортного контроля, в том числе меры в отношении продукции военного назначения, и радиационные требования, установленные в соответствии с Договором о Союзе и (или) законодательством государств-членов;

27) "перемещение товаров через таможенную границу Союза" - ввоз товаров на таможенную территорию Союза или вывоз товаров с таможенной территории Союза;

50) "транспортные средства для личного пользования" - категория товаров для личного пользования, включающая в себя отдельные виды авто- и мототранспортных средств и прицепов к авто- и мототранспортным средствам, определяемые Евразийской экономической комиссией, водное судно или воздушное судно вместе с запасными частями к ним и их обычными принадлежностями и оборудованием, горюче-смазочными материалами, охлаждающими и иными техническими жидкостями, содержащимися в заправочных емкостях, предусмотренных их конструкцией, принадлежащие на праве владения, пользования и (или) распоряжения физическому лицу, перемещающему эти транспортные средства через таможенную границу Союза в личных целях, а не для перевозки лиц за вознаграждение, промышленной или коммерческой перевозки товаров за вознаграждение или бесплатно, в том числе транспортные средства, зарегистрированные на юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

При этом зачастую спор идет касательно понятия «ТС для личного пользования», установленного ТК ЕАЭС, и «ТС для личных нужд», установленного ТР ТС 018/2011.

Необходимо отметить, что Договор о ТК ЕАЭС является международным договором в рамках ЕАЭС, соответственно, согласно пункту 3 статьи 6 Договора о ЕАЭС решения и распоряжения органов ЕАЭС не должны противоречить международным договорам в рамках ЕАЭС.

Учитывая изложенное, при выпуске в обращение транспортных средств для личного пользования необходимо применять определение, установленное ТК ЕАЭС.

Также недопустимо отнесение к транспортным средствам для личного пользования грузовых ТС с полной массой более 5 тонн и автобусов для перевозки пассажиров с количеством посадочных мест более 12, включая водителя. А спецтехника никоим образом не может быть отнесена к ТС для личного пользования.

*Справочно: Решением Коллегии ЕЭК от 30.06.2017 №74 утвержден Перечень отдельных видов авто- и мототранспортных средств и прицепов к авто- и мототранспортным средствам, являющихся транспортными средствами для личного пользования:*

1. Автомобили легковые (за исключением автомобилей, специально предназначенных для медицинских целей) и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей, классифицируемые в товарной позиции 8703 ТН ВЭД ЕАЭС.

2. Квадроциклы, снегоходы, снегоболотоходы, мотовездеходы и иные моторные транспортные средства, не предназначенные для движения по дорогам общего пользования (за исключением гоночных автомобилей, не предназначенных для движения по дорогам общего пользования), классифицируемые в товарной позиции 8703 ТН ВЭД ЕАЭС.

3. Мотоциклы, мопеды, мотороллеры, классифицируемые в товарной позиции 8711 ТН ВЭД ЕАЭС.

4. Моторные транспортные средства для перевозки не более 12 человек, включая водителя, классифицируемые в товарной позиции 8702 ТН ВЭД ЕАЭС, моторные транспортные средства для перевозки грузов с полной массой до 5 тонн включительно, классифицируемые в субпозициях 8704 21, 8704 31, 8704 41 и 8704 51 ТН ВЭД ЕАЭС, за исключением моторных транспортных средств, специально предназначенных для перевозки высокорadioактивных материалов.

5. Прицепы (за исключением прицепов для перевозки автомобилей) с полной массой до 3,5 тонны включительно, классифицируемые в товарной позиции 8716 ТН ВЭД ЕАЭС, прицепы типа "дом-автоприцеп" для проживания или для автотуристов, классифицируемые в субпозиции 8716 10 ТН ВЭД ЕАЭС.

По сельскохозяйственной технике

Утилизационный сбор на производимую в стране сельскохозяйственную технику был введен в 2019 году, и в 2020 году стал распространяться и на импортную технику. Платеж распространяется только на два из более чем тридцати видов сельскохозяйственной техники, ввозимых в Казахстан, только на тракторы колесные, зерноуборочные и силосоуборочные комбайны.

На остальные категории техники, в том числе предназначенные для посева, почвообработки и послеуборочных работ, утильсбор не распространяется.

Благодаря выстроенной системе, при организации производства в Казахстане самоходной сельскохозяйственной техники, утилизационный сбор не входит в стоимость производимой техники.

Также, за счет средств, поступивших от утилизационного сбора, в целях обновления парка СХТ, для фермеров была запущена программа льготного лизинга сельскохозяйственной техники, где было выделено 50 млрд тенге (65 млрд тенге с учетом микширования).

Важно отметить, что по тракторам и комбайнам на сегодня нет зависимости от импорта. При этом на рынке Казахстана для фермеров доступны все виды импортных и отечественных тракторов и комбайнов. Фермеры продолжают пользоваться высокотехнологичной техникой европейских брендов, но уже локализованных в Казахстане.

Это обусловлено мероприятиями, разработанными Правительством по увеличению покупательской способности крестьянских хозяйств – увеличение возмещения затрат на отечественную технику до 30% (импорт от 15 до 25%), выделение средств на льготное лизинговое финансирование, а также условиями от производителей – надежное сервисное обслуживание, гарантия

в течение двух лет, наличие и доступность запасных частей в процессе эксплуатации.

Начиная с 2019 года количество предприятий на рынке Казахстана возросло до 9 предприятий по производству тракторов и комбайнов.

*Справочно: Крупные производители тракторов и комбайнов: АО «АгромашХолдинг КЗ»; ТОО «Костанайский тракторный завод»; ТОО «СТ Эсэмбли»; ЧК «Kazrost Engineering LTD.»; ТОО «Машиностроительный завод МТЗ-Казахстан»; ТОО «СемАз»; ТОО «Kazkioti»; ТОО «Казахстанская Агро Инновационная компания», ТОО «машиностроительный завод КАЗТЕХМАШ».*

В сельскохозяйственном машиностроении по всем видам техники, в т.ч. тракторам и комбайнам, должны выполняться технологические операции по сварке, раскрою, резке, гибке и окраске заготовок компонентов на все производимые бренды. На сегодняшний день производителями освоены данные технологические операции по своей производимой технике.

Предприятиями освоены более 26 технологических операций по сборке по комбайнам, а также освоены операции по изготовлению жатки, платформы-подборщика, тележки для транспортировок жаток, подмоторной рамы, бункера, измельчителя и копнителя комбайна, элементов экстерьера (перила, ограждения, лестницы), изготовление металлических топливных баков, наклонной камеры и транспортера к ней. Причем, изготовление зернового бункера, измельчителя, копнителя и наклонной камеры выполнено с опережением плана-графика (ESSIL, Vector, ACROS).

В 2025 году предстоит освоить более сложные технологические операции по изготовлению кабины комбайна, зернового бункера и выгрузного шнека и др. компонентов (ESSIL, Vector, ACROS). Остальные бренды переходят к кабинам с 2026 по 2028 годы.

По тракторам освоено более 36 технологических операций по сборке тракторов, а также освоены операции по изготовлению балластных и балансирных грузов, элементов экстерьера (перила, ограждения, лестницы, щитки, капоты, кожухи защитные) и интерьера. С опережением выполнены технологические операции по изготовлению кабины тракторов.

В 2025 году предстоит освоить более сложные технологические операции по изготовлению несущей рамы, подрамников, гидробаков и топливных баков тракторов, а также по освоению кабин тракторов остальных брендов, таких как LOVOL, RSM, Dong Feng, Wuzheng. Остальные бренды переходят к кабинам с 2026 по 2028 годы.

За последние 6 лет (с момента введения утильсбора), объем производства вырос в 15,4 раза по тракторам (с 350 ед. до 5 418 ед.), и в 2,8 раз по комбайнам (с 365 ед. до 1 032 ед.). В 2023 году рост по тракторам увеличился на 20% и произведено 5 418 ед. тракторов, по комбайнам на 26% и произведено 1 032 ед.

На сегодня подавляющее большинство фермеров предпочитает технику отечественного производства. Так, более 85% тракторов (5 125 ед., из которых 4 407 ед. является ОТП) и более 78% комбайнов (976 ед. из которых 761 ед. является ОТП), реализуемых в Казахстане, являются отечественными.

При этом, при обеспечении должного финансирования фермеров, отечественные производители сельскохозяйственной техники имеют потенциал нарастить объёмы более чем в 2 раза до 15 301 ед. техники (13 245 ед. тракторов и 2 056 ед. комбайнов).

Рост рабочих мест за шесть лет в отрасли сельскохозяйственном машиностроении составил 54%. Более 2300 человек работают в отрасли, значительно повысив свои компетенции за последние пять лет.

При этом темп обновления впервые превысил отметку в 4,5% в 2023 году. Если в 2017 году уровень обновления парка сельхозтехники составлял всего 1,9%, то по итогам 2023 года уровень увеличился в 2 раза.

Следует отметить, что рост начался с 2019 года, то есть с момента введения утилизационного сбора и мер стимулирования отрасли сельскохозяйственного машиностроения. Существовавшие ранее меры стимулирования, направленные на обновление парка за счет импортной сельскохозяйственной техники, доводили темп обновления в пределах 1,5% - 2,2%.

**7. Информация по результатам изучения международного опыта и проведения сравнительно-правового анализа (в случае, если петиция требует внесения изменений в законодательство Республики Казахстан):**

В странах с наличием автопроизводства применяют ряд мер для защиты своего внутреннего рынка, включая тарифное и нетарифное регулирование.

К примеру, в США планируется поднять пошлины на электромобили из Китая в четыре раза (с 25% до 100%), а также ввести дополнительную пошлину в размере 2,5% на все импортируемые автомобили.

(Источники: 1. [https://www.wsj.com/economy/trade/biden-to-quadruple-tariffs-on-chinese-evs-203127bf?mod=hp\\_lead\\_pos1](https://www.wsj.com/economy/trade/biden-to-quadruple-tariffs-on-chinese-evs-203127bf?mod=hp_lead_pos1) ;

2. <https://www.forbes.ru/biznes/512113-wsj-uznala-o-namerenii-ssa-v-cetyre-raza-podnat-posliny-na-elektrokary-iz-kitaa> ).

В Российской Федерации в рамках ЕАЭС ввозной тариф состоит из утилизационного сбора в размере от 0,2 до 8,3 млн. тг (Источник: Постановление Правительства РФ от 26 декабря 2013 г. N 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации»), таможенной пошлины 15% (для юр лиц) плюс НДС 20% и, 48% (для физ лиц) и НДС 20%.

Необходимо отметить, что в России ограничивается право отчуждения автомобиля в течение 1 года. В случае отчуждения ранее 1 года, придется оплатить утильсбор от 4 до 8 раз более, чем в Казахстане, в зависимости от объема двигателя

В Узбекистане (СНГ) ввозной тариф состоит также из утилизационного сбора 0,3 - 5,9 млн. тг (Источник: Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 02.06.2020 г. № 347 «О введении утилизационного сбора для некоторых видов товаров»), таможенной пошлины порядка 38% и НДС 12%.

В Республике Беларусь физические лица при ввозе оплачивают 54% от таможенной стоимости, если цена не превышает 8500 евро, и 48%, если цена переступает этот порог (<https://aauto.by/news/rastamozhkaavto-v-belarusi-otkuda-takie-tsifry/>).

Утилизационный сбор на автомобили с ДВС варьируется от 0,45 до 32,5 млн тг (<https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=C22400185>).

В Китае импортная пошлина может достигать до 200%, и действует запрет на ввоз праворульных машин и транспортных средств, работающих на дизельном топливе. В стране также взимается налог на добавленную стоимость в размере 17% на новые легковые автомобили (<https://www.carshippingworldwide.com/car-shipping-china-requirements.php#:~:text=Taxes%20that%20apply%20in%20China,tax%20on%20new%20passenger%20vehicles>).

В Турции суммы импортных пошлин и налогов при импорте автомобилей составляют до 100% от стоимости автомобиля. (<https://visitworld.today/ru/blog/1309/rules-for-importing-cars-to-turkey-and-fines-for-traffic-violations>).

При этом, действует запрет на ввоз автомобилей старше 3-х лет, дизельных автомобилей и с праворульным расположением руля.

В странах, где отсутствует производство, пошлины и НДС ниже, к примеру, в Кыргызстане пошлины составляют 27% (<https://ru.sputnik.kg/20201112/skolko-mozhet-stoit-rastamozhka-avto-v-kr-po-obshchim-pravilam-1050403214.html>), в Грузии пошлина и НДС составляют 700 тыс. тг. При этом, стоимость новых автомобилей в таких странах выше, чем в Казахстане.

Сравнение утилизационных сборов в Казахстане и других странах:

В Казахстане сумма утилизационного сбора на легковые автомобили составляет от 0 тенге до 2,1 млн тенге в зависимости от объема двигателя.

В Российской Федерации утилизационный сбор достигает до 8,3 млн. тенге, в Беларуси – до 7,8 млн. тенге, в Узбекистане – до 5,9 млн. тенге.

Анализ мирового опыта показал, что в странах ЕАЭС и некоторых странах Европы утилизационный сбор или его аналог оплачивается до регистрации авто также, как и в Казахстане. Это необходимо для того,

чтобы средства, поступающие в виде утилизационных платежей, направлялись на развитие инфраструктуры по сбору, переработке и утилизации отходов, которая на сегодняшний день находится в неудовлетворительном состоянии.

**8. Вид принятого решения (о полном удовлетворении, о частичном удовлетворении, об отказе в удовлетворении):**

Отказать в удовлетворении петиции.

**9. Мотивированное решение по петиции:**

В петиции указано основное требование по снижению ставки утильсбора на легковые авто (категория М1) до 100 тыс тенге и на остальные категории автотранспорта до 0 тенге, а также снизить ставку за первичную регистрацию автотранспорта до 0,25 МРП.

**ОСНОВНЫЕ ДОВОДЫ:**

Рабочей группой были рассмотрены доводы и требования, изложенные в петиции, и по ним соответствующими госорганами представлены аргументы.

Авторами петиции использованы различные статистические данные без указания источников и проводятся доводы о резком увеличении стоимости ввозимых автомобилей, сельхозтехники и спецтехники, а также устареванию автопарка в результате введения утилизационного сбора и первичной регистрации.

Доводы не соответствуют действительности, что подтверждается следующим:

1. Снижение ставки утилизационного сбора и первичной регистрации приведет к устареванию автопарка (данные БНС АСПИР и МВД РК).

Согласно данным Бюро национальной статистики по состоянию на начало 2015 года (год до введения утилизационного сбора и сбора за первичную регистрацию) парк легковых автомобилей в Республике Казахстан составлял 4 млн. ед., из которых 72,5% (2,90 млн. ед) в возрасте более 10 лет и 8,2% (326 тыс. ед.) – до 3-х лет.

На начало 2022 года (до снижения утильсбора на 50%) в парке легковых автомобилей доли перераспределились в положительную сторону.

Так, доля автомобилей до 3-х лет увеличилась с 8,2% до 13,6%, а доля автомобилей старше 10 лет снизилась с 73% до 63%.

Однако меры по легализации транспортных средств негативно отразились на структуре автопарка в РК. Так, только за 2023 год в Казахстане первично поставлены на учет более 334 тысяч автомобилей старше 2-х лет, из которых 285 тысяч старше 10 лет.

Согласно информации МВД РК, количество первичных регистраций автомобилей, возраст которых превышает два года, сократилось после введения утилизационного сбора и первичной регистрации.

Например, в 2015 году было первично зарегистрировано 142 тысячи автомобилей, старше двух лет. В последующие годы этот показатель снижался: в 2016 году до 4,7 тысячи, в 2017 году до 4 тысяч, в 2018 году до 2,2 тысяч, в 2019 году до 5,2 тысяч, в 2020 году до 22,5 тысяч, в 2021 году до 13,6 тысячи и в 2022 году до 14,5 тысячи. В 2023 году в Казахстане было зарегистрировано 334 тысячи автомобилей, которым старше двух лет, что свидетельствует о негативном влиянии снижения утилизационного сбора и мер по легализации транспортных средств на структуру автопарка страны.

С 2016 года наблюдается стабильный рост количества новых автомобилей, прошедших первичную регистрацию и младше двух лет, в Казахстане.

Также, в 2016 году было зарегистрировано 45 тысяч таких автомобилей. За последующие годы этот показатель постепенно увеличивался: в 2017 году — 48 тысяч, в 2018 году — 64,7 тысячи, в 2019 году — 80,6 тысячи, в 2020 году — 100 тысяч, в 2021 году — 129,1 тысячи, в 2022 году — 136 тысяч, и в 2023 году — 228 тысяч автомобилей.

Довод об устаревании автопарка не подтвержден.

Если в 2017 году уровень обновления парка сельхозтехники составлял всего 1,9%, то по итогам 2023 года уровень увеличился в два раза: до 4,5%.

При этом в количественном соотношении, если в 2017 году аграриями приобреталось 8,5 тыс. единиц техники, то по итогам 2023 года объем реализованной техники увеличился вдвое 19,6 тыс. единиц.

*Справочно: несмотря на неблагоприятные погодные условия прошлого года, реализуемые меры господдержки показали свою эффективность: уровень приобретения сельхозтехники в 2023 году в сравнении с 2022 годом увеличился на 13% (19,6 тыс. ед. и 17,3 тыс. ед. соответственно).*

Следует отметить, что на сегодня, подавляющее большинство фермеров предпочитает технику отечественного производства. Так, более 85% тракторов (5 125 ед., из которых 4 407 ед. является ОТП) и более 78% комбайнов (976 ед. из которых 761 ед. является ОТП), реализуемых в Казахстане, являются отечественными.

Таким образом довод об устаревании парка сельскохозяйственной техники не подтвержден.

## 2. Касательно роста цен на автомобили

Ситуация с импортной Toyota Camry действительно изменилась. В 2014 году она стоила 26,3 тысяч долларов США (4,7 миллиона тенге), в 2022 году, после двух поколений и изменений цена составила 27,5 тысяч долларов США (12,6 миллионов тенге).

В 2023 году в связи с обострением геополитической ситуации, несмотря на снижение утилизационного платежа в 2 раза в 2022 году, цена на модель выросла до 37,9 тысяч долларов США (17,3 миллиона тенге).

Важными факторами, повлиявшими на цену Toyota Camry, стали изменения в логистике из-за смены страны происхождения автомобилей, переходя от России к Японии.

Основной рост цен произошел на фоне ослабления национальной валюты по отношению к доллару США.

При этом, если сравнить цены на отечественные автомобили, например, Hyundai Elantra и KIA Cerato, в 2014 году Hyundai Elantra стоил 18,7 тысяч долларов США (3,3 миллиона тенге), а сейчас, после трех изменений модели, цена выросла до 21,3 тысяч долларов США (9,7 миллионов тенге). KIA Cerato в 2014 году стоил 21,2 тысяч долларов США (3,8 миллиона тенге), а сейчас, после трех поколений, цена выросла до 23,9 тысяч долларов США (10,9 миллиона тенге).

Необходимо отметить, что справедливо сравнивать цены в долларах США, так как закуп готовых авто и машинокомплектов или комплектующих осуществляется в долларах США, а не в тенге. Также важно учесть, что курс доллара США вырос почти в 3 раза.

Соответственно, довод о росте цен не подтвержден.

3. Касательно цен на трактора бренда LOVOL в сравнении с ценами в Кыргызской Республике

При сравнении цен на тракторы LOVOL, завозимые из Китая в Кыргызстан и на производимые в Казахстане тракторы LOVOL - на самые популярные модели цены в Казахстане ниже.

Модели LOVOL-604, LOVOL-854, LOVOL-1054 и LOVOL-1304 составляют 92% от общего производства тракторов LOVOL, или 751 единиц в 2023 году. Модели LOVOL-1504, LOVOL-2204 и LOVOL-2604 составили 8% от произведенных в 2023 году, или 67 единиц. Данные модели в основном производятся на заказ от фермеров в небольших количествах.

При этом конечная цена для фермеров в Казахстане с учетом получаемых ими субсидий по всем моделям тракторов LOVOL ниже от 23% до 38%.

Довод о росте цен не подтвержден.

Представителем Министерства сельского хозяйства Республики Казахстан отмечено, что Государство и Правительство отслеживают рост цен на социально значимые продукты питания. Это 19 товарных позиций, к которым чувствительно относится хлеб из муки первого сорта.

Цена на хлеб стабильна — от 90 до 100 тенге в зависимости от региона. Это корреляция, прямое отношение роста цен на пшеницу.

Если два года назад цена доходила до 180 тысяч тенге за тонну, то в прошлом году на уровне 90-100 тысяч тенге, сейчас 130 тысяч тенге. Средняя цена на рядовую пшеницу третьего класса. Цена хлеба стабильна.

Цена на муку первого сорта стабильна, которая относится к самым значимым. Цены на картошку, наоборот, снизились.

Поэтому прямой корреляции здесь не наблюдается, соответственно, рост цен либо введение утилизационного сбора на сельхозтехнику не влияет стоимость продуктов питания.

4. Касательно требований к производителям по локализации техники.

На сегодняшний день приняты необходимые изменения в нормативные правовые акты, направленные на ужесточение требований к уровню локализации производимой техники.

Установлены условия, направленные на поэтапный переход всех предприятий от крупноузловой сборки к мелкоузловой с использованием технологических операций по сварке и окраске кузова и кабины автомобилей.

Так, к 2027 году планируется поэтапное увеличение доли производства автомобилей мелкоузловым методом до 50% от общего объема производства.

В сельскохозяйственном машиностроении по всем видам техники, в т.ч. тракторам и комбайнам, должны выполняться технологические операции по сварке, раскрою, резке, гибке и окраске заготовок компонентов на все производимые бренды. На сегодняшний день производителями освоены данные технологические операции по своей производимой технике.

В 2025 году предстоит освоить более сложные технологические операции по изготовлению несущей рамы, подрамников, гидробаков и топливных баков тракторов, а также по освоению кабин тракторов по 4 брендам, таких как LOVOL, RSM, Dong Feng, Wuzheng. Остальные бренды переходят к кабинам с 2026 по 2028 годы.

Министерство будет придерживаться политики постоянного усиления требований по локализации производства техники. Неисполнение требований по локализации неминуемо приведет к юридическим последствиям: расторжению Соглашений и возврату полученных преференций.

Соответственно, доводы об отсутствии фактических производств автомобилей и сельхозтехники не соответствуют действительности.

5. Факторы, негативно влияющие на развитие автопрома.

Одним из факторов, негативно влияющих на развитие автопрома, является теневой бизнес по нелегальному ввозу автомобилей физическими лицами.

Например, низкие цены на международные бренды, производимые для внутреннего рынка КНР, обусловлены отсутствием жестких требований в национальных технических регламентах в отличие от требований, установленных в техническом регламенте ЕАЭС.

При этом многие модели таких транспортных средств из КНР не допускаются на рынки ЕС и США по причине их несоответствия требованиям Правил ООН в части обеспечения безопасности и демпинга.

Такие подходы в производстве автомобилей для Казахстана неприемлемы, так как во главу ставится безопасность жизни и здоровья населения страны. И такие автомобили не должны ввозиться в Казахстан.

Также, одной из проблем, способствующей нелегальному ввозу транспортных средств из третьих стран, является несоблюдение нижеуказанных положений Таможенного кодекса ЕАЭС (ТК ЕАЭС) и соответствующий ввоз физическими лицами грузопассажирской и специальной техники под видом транспортных средств для личного пользования, которыми они не являются, или ввоз более одного легкового автомобиля с документами об оценке соответствия, оформленными в другом государстве-члене ЕАЭС.

Такая ситуация благоприятно способствует росту теневой экономики и негативно отражается на конкурентоспособности не только наших производителей, но и официальных импортеров, осуществляющих прозрачный и легальный бизнес.

По данным АО «Жасыл Даму» выявлены факты ввоза 100 гражданами РК порядка по 50-60 единиц, авто на одного гражданина, при этом один из них ввез 280 автомобилей.

Важно отметить, что при ввозе авто для личного пользования оформляется пассажирская таможенная декларация и уплачивается совокупный таможенный платеж в размере от 48 процентов от стоимости автомобиля.

Вместе с тем, согласно критериев, установленных Приказом Министра финансов Республики Казахстан от 31 марта 2015 года № 250 «Об установлении критериев отнесения товаров, перемещаемых физическими лицами через таможенную границу Таможенного союза, к товарам для личного пользования», ввоз более 1 авто в течение 1 года не может являться ввозом для личного пользования. Соответственно, ввоз 2-го авто в течение года относится к предпринимательской деятельности, но налогов такие физические лица не платят!

Учитывая положения Таможенного кодекса и значение понятий, им установленных, физические лица вправе только в личных целях ввозить транспортные средства, перечень которых утвержден Решением Коллегии ЕЭК от 30.06.2017 №74.

При этом оценка соответствия должна быть осуществлена в Казахстане, если автомобиль ввозится из третьей страны.

Соответственно, использование документов об оценке соответствия, оформленных в других государствах-членах ЕАЭС, не допускается!

Довод об уничтожении конкуренции не подтвержден. Нелегальный ввоз, наоборот, искажает конкурентную среду.

Учитывая, что доводы, указанные в петиции, не соответствуют действительности, а также в ходе публичного обсуждения проекта решения не были представлены иные обоснования, принято решение в удовлетворении петиции отказать.

***10. Разъяснение права на обжалование принятого решения:***

В соответствии со статьей 91 Административного процедурно-процессуального кодекса Республики Казахстан, в случае несогласия с данным ответом, заявитель петиции вправе обжаловать действия (бездействие), связанные с принятием административного акта.