

Петицияны қарау нәтижелері туралы шешім

1. Петицияның тіркеу нөмірі:

2024 жылғы 24 мамырда берілген ПИ-2024-00000197.

2. Петицияны қараған мемлекеттік органның атауы:

Қазақстан Республикасы Өнеркәсіп және құрылыс министрлігі (бұдан әрі – Министрлік).

3. Петицияда баяндалған фактілерді тексеру үшін сапарға шығу нәтижелері туралы ақпарат (петицияда айтылған фактілерді тексеру үшін сапарға шыққан жағдайда):

2024 жылғы 27 мамырда Министрлікке «Қазақстан халқы утиль алымдары мен бастапқы тіркеуге қарсы» атты петиция (бұдан әрі – петиция) келіп түсті.

Қазақстан Республикасының Әкімшілік рәсімдік-процестік кодексінің 90-5-бабына сәйкес Министрлік жанында 2024 жылғы 4 маусымда петицияда баяндалған мәселелерді қарау жөніндегі жұмыс тобы құрылды (Өнеркәсіп және құрылыс министрінің 2024 жылғы 4 маусымдағы № 207 бұйрығымен бекітілген), оның құрамына заңнамаға сәйкес мүдделі мемлекеттік органдардың өкілдері, Қазақстан Республикасы Парламентінің депутаттары, өтініш беруші және қоғамдық бірлестіктер кірді.

Жұмыс тобының отырыстарының іс-шаралар жоспары әзірленді, оған Көкшетау, Алматы, Семей, Қостанай қалаларындағы машина жасау кәсіпорындарына бару кірді, онда «КАМАЗ-Инжиниринг», «Kazrost Engineering Ltd.», «Қазақстан Агро Инновациялық Корпорациясы», «Hyundai Trans Almaty», «Hyundai Trans Kazakhstan», «СемАЗ», «Daewoo Bus Kazakhstan», «МТЗ-Қазақстан машина жасау зауыты», «АгромашХолдинг КЗ», «СарыарқаАвтоПром» зауыттарына сапар жасалды.

Жұмыс тобының барлық мүшлеріне өндірістік процесстер көрсетілді.

Сапарлардан кейін жұмыс тобының петицияны қарау бойынша отырыстар өтті, онда петицияда келтірілген тезистерге және петиция авторының бастамасымен көтерілген басқа мәселелерге жауаптар берілді.

Петицияның авторы тек Қостанай қ. өткен жұмыс тобының сыртқы отырысына қатысумен шектелді.

4. Шешім жобасын жария талқылау нәтижелері туралы ақпарат:

Петиция бойынша шешім жобасын жария талқылау аралас форматта өтті:

1) «Hyundai Trans Kazakhstan» ЖШС зауытында жұмыс тобының 23 мүшесінің қатысуымен (кворум қамтамасыз етілді), сондай-ақ 38 БАҚ өкілдері мен талқылауға қатысуға ерік білдірген 1 азаматтың қатысуымен, оған қатысуға еркін мүмкіндік берілді, ол бұл туралы ашық

мәлімдеді;

2) онлайн режимде Facebook әлеуметтік желісінде (154 түсініктеме түсті), сондай-ақ Министрліктің YouTube-тегі арнасында тікелей трансляция жүргізілді, оны 3 сағат ішінде 10,985 адам қарады.

<https://www.facebook.com/share/v/KvKaMx99XA6uf9Na/?mibextid=WC7FNehttps://www.youtube.com/live/GDGiV3simQw?si=Qmzka7XMuggHZXIM>

Ашық талқылауларда өтініш беруші, оның өкілдері мен жақтаушылары болмады, тек бір жақтаушысы – Владимир Яковлевич Дворецкий қатысты.

Ашық талқылау барысында келесі қатысушылар сөз сөйлегендер:

1. Модератордың кіріспе сөзі (ҚР Парламенті Мәжілісінің депутаты О.Х. Куспеков – модератор тыңдауларды бастап, оның ережелері мен мақсаттарымен таныстырды);

2. ӨҚМ вице-министрі сөз сөйледі (петиция мазмұнының қысқаша баяндамасы, петицияда көтерілген негізгі мәселелер мен проблемалардың сипаттамасы);

3. Дәлелді баяндамасы бар ӨҚМ өкілі сөз сөйледі;

4. Дәлелді баяндамасы бар ЭТРМ өкілі сөз сөйледі;

5. Дәлелді баяндамасы бар «Жасыл Даму» АҚ өкілі сөз сөйледі;

6. Дәлелді баяндамасы бар АШМ өкілі сөз сөйледі;

7. Дәлелді баяндамасы бар ҰЭМ өкілі сөз сөйледі;

8. Өтініш берушінің жақтаушысы, жұмыс тобы мүшесі – Владимир Яковлевич Дворецкий сөз сөйледі.

9. «Қазақстанның автокөлік одағы» ЗТБ өкілі сөз сөйледі;

10. «Агромашхолдинг KZ» АҚ президенті – утиль алымы мен алғашқы тіркеуді жақтап сөз сөйледі;

11. «Қазақстанның өнеркәсіптік инвесторлар одағы» ЗТБ президенті;

12. «Қазақстанның автокөлік одағы» ЗТБ шақырылған сарапшысы утиль алымы мен алғашқы тіркеуді жақтап сөз сөйледі;

13. «Авто-, мото көлік құралдарының техникалық байқау операторлары» Республикалық қауымдастығының президенті утиль алымы мен алғашқы тіркеуді жақтап сөз сөйледі;

14. «Ортақ жол жол қозғалысы қауіпсіздігі қауымдастығы» ҚБ президенті утиль алымы мен алғашқы тіркеуді жақтап сөз сөйледі;

15. Петицияға қатысты өз ұстанымын айтып талқылауға қатысушы азамат сөз сөйледі.

Петиция бойынша шешім жобасын талқылау нәтижелері бойынша жұмыс тобының барлық қатысушысы Владимир Яковлевич Дворецкийден басқа, петиция талаптарын қанағаттандырудан бас тарту ұстанымын білдірді.

Министрліктің өкілі петицияны қанағаттандырудан бас тарту туралы алдын ала шешімін жариялады.

5. Комиссия/жұмыс тобының жұмыс нәтижелері туралы

ақпарат:

Петицияны қарау барысында жұмыс тобының 5 отырысы өткізілді, оның 4-і көшпелі болды.

Жұмыс тобының бірінші отырысы 2024 жылдың 13 маусымында ӨҚМ ғимаратында өтті, онда топ мүшелері кәсіпорындарды аралау кестесін анықтады

2024 жылдың 14 маусымында жұмыс тобының Көкшетау қаласындағы «КАМАЗ-Инжиниринг» АҚ, «Kazrost Engineering Ltd.» ЖШС, «Қазақстан агро инновациялық корпорациясы» ЖШС зауыттарына бару нәтижелері бойынша екінші отырысы өтті. Отырысқа петиция авторы мен оның өкілдерін қоспағанда, жұмыс тобының барлық мүшелері қатысты.

Жұмыс тобының үшінші отырысы 2024 жылғы 18 маусымда Алматы қ. «Hyundai Trans Almaty» және «Hyundai Trans Kazakhstan» кәсіпорындарын аралау қорытындысы бойынша өтті. Оған петиция авторы мен оның өкілдерінен басқа жұмыс тобының барлық мүшелері қатысқан.

Жұмыс тобының төртінші отырысы 2024 жылғы 21 маусымда Семей қ. «СемАЗ» және «Дәу автобус Қазақстан» зауыттарын аралаудан кейін өтті, оған жұмыс тобының мүшелері де қатысты, бірақ бұл кездесуге петиция авторы мен оның өкілдері келген жоқ.

Жұмыс тобының бесінші отырысы 2024 жылғы 27 маусымда Қостанай қ. «МТЗ-Қазақстан машина жасау зауыты», «АгромашХолдинг KZ», «СарыарқаАвтоПром» зауыттарына бару қорытындысы бойынша өтті.

Жұмыс тобының отырысына жұмыс тобының мүшелері, оның ішінде петиция авторы, оның өкілдері мен жақтастары қатысты.

Жұмыс тобының отырыстарының қорытындысы бойынша утиль алымы мен бастапқы тіркеуді алып тастау елдегі көлік паркінің ескіруіне, ескі және қауіпті көліктермен толығуына әкелетіні туралы негіздемелер айтылды. Сондай-ақ, петиция авторын Қостанай қ. орналасқан «KamlitKZ» ЖШС жүк көліктерінің негізгі жүктелуі мен темір құю зауыттарына, утилизациялау бойынша зауытқа баруға шақырды. Алайда петиция автора жоғарыда аталған зауыттарға барудан бас тартты.

6. Келіп түскен пікірлерді, сондай-ақ петиция бойынша экономикалық, әлеуметтік, статистикалық және өзге де қажетті ақпаратты талдау нәтижелері туралы ақпарат:

Сайттағы <https://epetition.kz/petition/cadbd161-0702-4bcb-9e99-2349214025ef?commentPage=0> түсініктемелердің ортақ саны 4012 құрады.

Пайдаланушылар түсініктемелерде көліктің жасына байланысты градацияны енгізу сияқты утиль алымын өзгерту туралы ұсыныстар жасайды. Көбісі ағымдағы алымдар автокөліктерді қолжетімсіз етеді деп есептеп, утиль алымы мен бастапқы тіркеу төлемін толығымен алып

тастауды қолдады. Кейбір пайдаланушылар петицияға қол қою кезінде электрондық қолтаңба жүйесіндегі (NCAlayer) қиындықтарға тап болады. Утиль алымын және бастапқы тіркеуді қолдайтын пікірлер болды.

Сондай-ақ түсініктемелерде утиль алымынан түскен қаражатты пайдалануда ашықтық жоқтығы және олигархтарға пайда әкелетін сыбайлас жемқорлық туралы айыптаулар бар. Пайдаланушылар ерекше қажеттіліктері бар балалардың құқықтарын қорғау сияқты басқа бастамаларды бірлікке және қолдауға шақырады. Алымдарды жоюдың ықтимал экономикалық салдары талқыланып, уақытша мораторий немесе алымдарды неғұрлым ұтымды есептеу мен қолдану ұсынылады.

Петиция мәтінінде шындыққа сәйкес келмейтін дәлелдер жазылған. Көбінесе петиция авторының деректеріне негізделген жағымсыз пікірлер бар.

Петицияны қарау жөніндегі жұмыс тобының отырыстары шеңберінде мемлекеттік органдар петиция бастамашылары көтерген барлық тармақтар бойынша жауап берді. Мемлекеттік органдар петицияның негізгі талаптарын жоққа шығаратын дәлелдемелерді ұсынды, бұл утиль алымының экологиялық қауіпсіздікті сақтау және елдің автомобиль паркінің тұрақты дамуын қолдау үшін қажет ететінін атап өтті.

Бұлыңғырлық пен сыбайлас жемқорлыққа қатысты айыптауларға жауап ретінде утиль алымынан түскен қаражат мақсатына сай және барлық процедуралар заң талаптарына толық сәйкес қатаң түрде жұмсалатыны көрсетілді. Мемлекеттік органдар азаматтарды жалған ақпаратқа сенбей, саналы көзқараспен қарауға және көрсетілген фактілерді мұқият қарастыруға шақырды.

Уәкілетті мемлекеттік органдар мен ұйымдар петиция тұжырымдарымен және оған қатысты пікірлермен келіспейтінін төмендегілер негізінде білдірді.

Өндірушілердің (импорттаушылардың) кеңейтілген міндеттемелерінің қағидаты (*бұдан әрі – ӨКМ*) Қазақстанда Қазақстан Республикасы Президентінің 2013 жылғы 30 мамырдағы № 577 Жарлығымен бекітілген "жасыл экономикаға" көшу жөніндегі Тұжырымдамаға сәйкес ең кең таралған және қоршаған орта үшін қауіпті қалдықтарды (орауыш, электрондық және электр жабдығы, көлік құралдары, аккумуляторлар, мотор майлары және басқа да тауарлар) жинау және утиль алымы шығындарының бір бөлігін жабу мақсатында, оның ішінде тұрмыстық қатты қалдықтар мәселелерін шешу үшін енгізілген.

ӨКМ механизмі Қазақстан аумағында жекелеген тауарларды өндіруді жүзеге асыратын жеке және заңды тұлғаларға, Қазақстан Республикасының Экологиялық кодексінің 386-бабының 1-тармағына сәйкес бекітілген тізбе бойынша немесе Қазақстан аумағына мұндай

тауарларды әкелу бойынша қолданылады, аталған тұлғалар Кодекске сәйкес мұндай тауарлардың адамдардың өмірі мен (немесе) денсаулығына және қоршаған ортаға теріс әсерін азайту мақсатында кеңейтілген міндеттемелерді көтереді.

Өндірушілердің (импорттаушылардың) кеңейтілген міндеттемелерінің операторы (бұдан әрі – ӨКМ Операторы) өндірушілер мен импорттаушылардан утилизациялық төлемі түрінде оның банктік шотына келіп түскен ақшаны Кодекстің 388-бабының 1-тармағында көзделген 14 бағыт бойынша қатаң түрде жібереді.

ӨКМ қағидаты болашақта кейінге қалдырылған міндеттемелер сипатына ие, яғни кәдеге жарату төлемінен түскен қаражат "Жасыл даму" АҚ-да жинақталады және олардың пайдалану мерзімі өткенде автомобильдерді, ауыл шаруашылығы техникасын, электрондық және электр жабдықтарын, орауыштарды кәдеге жаратуға бағытталады.

Осылайша енгізілген ӨКМ қағидатының арқасында елдегі тұрмыстық қатты қалдықтарды қайта өңдеу және утилизация үлесі 2016 жылғы 2%-дан 2023 жылғы 23%-ға дейін ұлғайды.

2016 жылдан 2022 жылғы қаңтарға дейінгі кезеңде «ӨКМ операторы» ЖШС тозығы жеткен көлік құралдарын утилизациялау бойынша 215,455 көлік құралын (бұдан әрі – ТЖКҚКЖ) және пайдаланудан шыққан өздігінен жүретін 3,507 ауыл шаруашылығы техникасын (бұдан әрі – ПШӨЖАШТ) жинады, 197,816 көлік кәдеге жаратылды.

Бүгінгі таңда Қазақстан Республикасының Экология және табиғи ресурстар министрлігі пайдаланылған ТЖКҚКЖ және ПШӨЖАШТ кәдеге жарату бойынша жаңа бағдарламаны әзірлеуде, ол барлық кәсіпкерлік субъектісінің монополиясыз қара металды қайта өңдеуді жүзеге асыру мүмкіндігін көздейді, яғни бәсекелестік ортада.

Көлік құралдары бойынша

Көлік құралдарына қатысты утиль алымы 2016 жылы Қазақстанның ДСҰ-ға кіруінен кейін және жаңа автомобильдерге импорттық кедендік баждың 30%-дан 15%-ға, сондай-ақ пайдаланылған автомобильдерге 48%-дан 15%-ға дейін төмендеуінен кейін енгізілді.

Утилизациялық алым мен бастапқы тіркеуге дейін мынадай тарифтік мөлшерлемелер қолданылды:

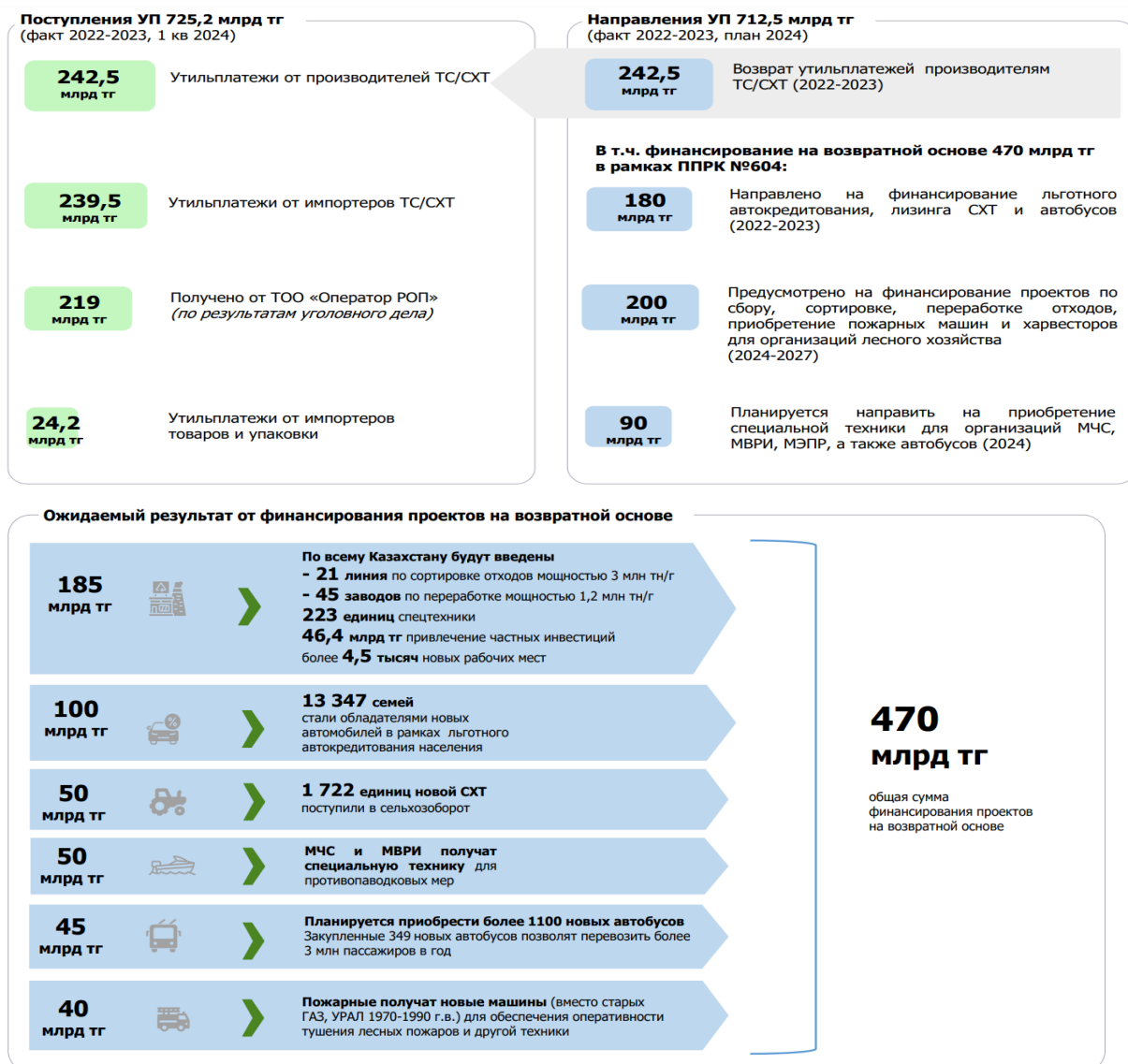
Жаңа автомобильдерге қатысты импорттық кедендік баж мөлшерлемесі автомобиль құнының 30%-ын, импортқа ҚҚС – 12%-ды құрады.

Пайдаланылған автомобильдерге қатысты – қозғалтқыш көлеміне байланысты 48%-дан бастап, импортқа ҚҚС – 12%.

Бастапқы тіркеу алымы автомобиль паркін жаңарту және ескі және бейэкологиялық автомобильдерді әкелуді реттеу үшін тиімді және дұрыс механизм болды.

2 жасқа дейінгі автомобильдер үшін алым 0,25 АЕК (923 теңге) құрайды. Ол ел автопаркінің жасаруы мақсатында халық арасында жаңа автомобильдер сатып алуды ынталандыруға бағытталған.

Бұл ретте «Жасыл Даму» АҚ өкілі утиль алымынан түскен қаражаттың жібірілу тәртібін түсіндірді.



Қолданыстағы тарифтік саясат автомобиль өнеркәсібін дамыту және автомобиль паркінің ескіру қарқынын ұстап тұруда маңызды рөл атқарады:

I. Отандық өндірісті дамытуға жағдай жасау.

1) Алым экологиялық мәселелерді шешуге бағытталған, бұл ретте ішкі нарықты пайдаланылған және экологиялық талаптарға сәйкес келмейтін көлік құралдарынан қорғау шарасы ретінде қызмет етеді және отандық өндірісті дамытуды жанама түрде қамтамасыз етеді;

2) Өндірісті локализациялауды дамыту – барлық кәсіпорыннан корпусы және кабинаны дәнекерлеу және бояу технологиялық операцияларын пайдалана отырып, ірі құрастырудан ұсақ түйіндерге кезең-кезеңімен көшу үшін жағдайлар жасалған.

Мәселен 2027 жылға қарай ұсақ түйін әдісімен өндірілген автомобильдер үлесін жалпы өндіріс көлемінің 50%-на дейін кезең-кезеңімен ұлғайту жоспарланған.

3) Инвесторларды салаға тарту – кәдеге жарату төлемі енгізілген сәттен бастап Қазақстанның автомобиль жасау саласына General Motors, KIA, Hyundai, JAC, Skoda, Yutong, Chery, GWM, Changan және басқалары сияқты шетелдік компаниялар тартылды.

Автоөнеркәсіпке салынған инвестициялар 2018-2022 жылдары 56,9 млрд-тан астам теңгеге жетті. Сонымен қатар, қолданыстағы алаңдарда жеңіл автомобильдер өндірісін кеңейту бойынша жаңа жобаларды іске қосу жоспарланған. 2023 жылы автомобиль жасау саласында негізгі капиталға салынған инвестициялар 35,8 млрд теңгеге жетті, бұл ретте өсім 2022 жылмен салыстырғанда 3,5 есе өсті. Осылайша, 2018-2023 жылдары қолданыстағы жобаларға 92,7 млрд теңге инвестицияланды.

Алдағы екі жылда жалпы өндіріс көлемі 240 мың бірлікті құрайтын экспортқа бағдарланған автомобильдер өндірісі бойынша үш ірі жобаны (*KIA Qazaqstan, Astana Motors Manufacturing Kazakhstan, Orbis Kazakhstan*) іске қосу жоспарланған.

Сондай-ақ 2025 жылдың соңына дейін компонент өндіру бойынша 10 жобаны іске асыру жоспарланған, оларды іске асыру нәтижелері бойынша шығарылатын өнімнің өзіндік құны төмендейді.

Анықтама үшін. Локализация орталығы (пластик бөлшектер, түтін шығару жүйелері, орындықтар, технологиялық сэндвичтер), автомобиль корпусының пластикалық бөлшектері, мультимедиялық жүйелерді өндіру, қозғалтқыш бөлшектері, білік, негізгі берілістер, лак-бояу бұйымдары, алюминий дискілері. Шиналар мен аккумуляторларды өндіру іске қосылды, олар бойынша өндірісте қолдануға рұқсат беру мақсатында сертификаттау рәсімінен өту басталды.

Жаңа жобалар бойынша инвестициялардың жалпы сомасы 760 млрд теңгеден асады.

4) Жұмыс орындарының санын көбейту – автомобиль жасау кәсіпорындарының өндірістік алаңдарында тұрақты негізде 6 мың адам жұмыс істейді, сондай-ақ ілеспе салаларда 18 мыңнан астам адам жұмыс істейді. Компоненттерді өндіру бойынша іске асырылатын жаңа жобалардың аяқталуын ескере отырып, саладағы тікелей жұмыс орындарының саны 13.300 адамға жетеді, ал ілеспе салалардағы жұмыс орындарымен жиынтығында сала есебінен құрылатын жұмыс орындарының саны 31.000-нан асады.

Жаңа өндірістерді одан әрі дамыту, ілеспе салалардағы жұмыс орындарын ескере отырып, 50 000 жұмыс орнын қамтамасыз етеді.

5) Инженерлік кадрлардың жаңа буынын даярлау – әрбір

кәсіпорында колледждер мен университеттер базасында кадрларды даярлау және адами ресурстарды дамыту бойынша тиімді жүйе енгізілді.

Келешекте машина жасау саласы үшін кадрлар даярлау бойынша машина жасау саласы бойынша мамандықтарды дамытуға, назар аудара отырып, оның ішінде R&D-орталық ұйымы бар, Қазақстанның оқу орындарында болашақ мамандарды оқытудың ұзақ мерзімді перспективалары, ғылыми-зерттеу әзірлемелерін іске асыру үшін ғылыми-зерттеу орталығын құру, ғылыми-зерттеу және техникалық кадрларды даярлау зертханаларын құру қарастырылған.

Кәсіпорындарда дәнекерлеушілерге арналған оқу аймақтары, рихтовка, бояу, жылтырату, мастика жағу бойынша дағдыларды пысықтау, желіде жұмыс істеуге персоналды дайындау, сондай-ақ теория мен негізгі дағдыларды пысықтауға арналған слесарлық іс бойынша оқу сыныбы ұйымдастырылған.

Allur компаниясы Қостанай автомобиль көлігі колледжін қамқорлығына алды. Биыл «автомобиль жасау» мамандығы ашылды, металл құю бойынша мамандандырылған зертхана ашылды. Қостанай облысының сегіз негізгі колледжін қамтитын кадрларды кәсіби даярлау мен дуальды оқытудың бірыңғай жүйесі құрылды. Үш жыл ішінде Allur кәсіпорнында 3 мыңнан астам колледждер мен жоғары оқу орындарының студенттері тәжірибеден өтті.

Кадрлардың сабақтастығын құру және жас мамандарды даярлау үшін «Абай Құнанбаев атындағы Саран жоғары гуманитарлық-техникалық колледжінің» базасында жаңа мамандықтар енгізілді.

Ұлттық индустриялық кадр резервін қалыптастыру, бірлескен ғылыми-зерттеу әзірлемелерін іске асыру үшін R&D-орталығын құру, зертханалар құру, ғылыми-зерттеу және техникалық кадрларды даярлау, «Астана Моторс» базасында машина жасау кафедрасының филиалын құру мақсатында «Астана Моторс», Hyundai Trans Kazakhstan және Satbayev University арасында (Қ. И. Сәтбаев атындағы Қазақ ұлттық техникалық зерттеу университеті, сондай-ақ Astana Motors Manufacturing Kazakhstan мультибренд зауыты мен әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті арасында келісімдерге (меморандумдарға) қол қойылды.

2024 жылға ауданы 1000 ш. м. инженерлік және басқарушылық кадрларды даярлау бойынша Allur University білім беру базасын кеңейту, сондай-ақ Қостанай автомобиль көлігі колледжінің базасында өндіріс қажеттіліктері үшін CKD салалық кәсіби құзыреттілік орталығын салу жоспарланған.

6) Автомобиль жасау өндірісінің көлемін ұлғайту – 2016 жылы 7,8 мың бірліктен 2023 жылдың қорытындысы бойынша 148 мың бірлікке дейін заттай мәнде өндіріс көлемі 19 есеге өсті.

Саланы дамыту жөніндегі пәрменді шаралардың арқасында отандық өндірушілер ресми сатылымдар нарығының 71%-ын иеленеді.

2024 жылы ҚР машина жасаудағы автомобиль жасау секторының үлесі 42%-ды құрайды.

7) Бюджетке түсетін түсімдердің өсуі – 2018-2022 жылдар аралығында автокөлік өндірушілерден салық түсімдері шамамен 68,5 млрд теңгені құрады. 2023 жылдың өзінде автомобиль өндірушілер салық және бюджетке төленетін басқа да міндетті төлемдер түрінде 47,5 млрд теңге төледі, бұл 2022 жылғы көрсеткіштерден 76% - ға артық. 2018-2023 жылдар аралығында 116 млрд. теңгеге салық төленді.

II. Автокөлік паркінің ескіру қарқынын тежеу

Ұлттық статистика бюросының деректері бойынша 2015 жылдың басында *(утиль алымы мен алғашқы тіркеу алымы енгізілгенге дейінгі бір жыл)* Қазақстан Республикасында жеңіл автомобильдер паркі 4 млн бірлікті құрады, оның 72,5% (2,90 млн бірлік) 10 жылдан астам, 8,2% (326 мың бірлік) - 3 жылға дейінгі жаста.

2022 жылдың басында (утиль алымын 50%-ға төмендеткенге дейін) жеңіл автомобильдер паркінде үлестер оң бағытта қайта бөлінді.

Осылайша, 3 жылға дейінгі автомобильдердің үлесі 8,2%-дан 13,6%-ға дейін ұлғайды, ал 10 жылдан астам қызмет еткен автомобильдердің үлесі 73%-дан 63%-ға дейін төмендеді.

Алайда көлік құралдарын заңдастыру шаралары Қазақстан Республикасындағы автомобиль паркі құрылымына теріс әсер етті. Осылайша, 2023 жылдың өзінде Қазақстанда 10 жылдан асқан 285 мың бірлік, оның ішінде 2 жылдан асқан 334 мың бірлік автомобиль есепке алынды.

ҚР ИМ есебіне сәйкес көлік құралдарының кәдеге жарату алымы мен бастапқы тіркеу енгізілгеннен кейін жасы екі жылдан асқан автомобильдердің бастапқы тіркелімдерінің саны азайды.

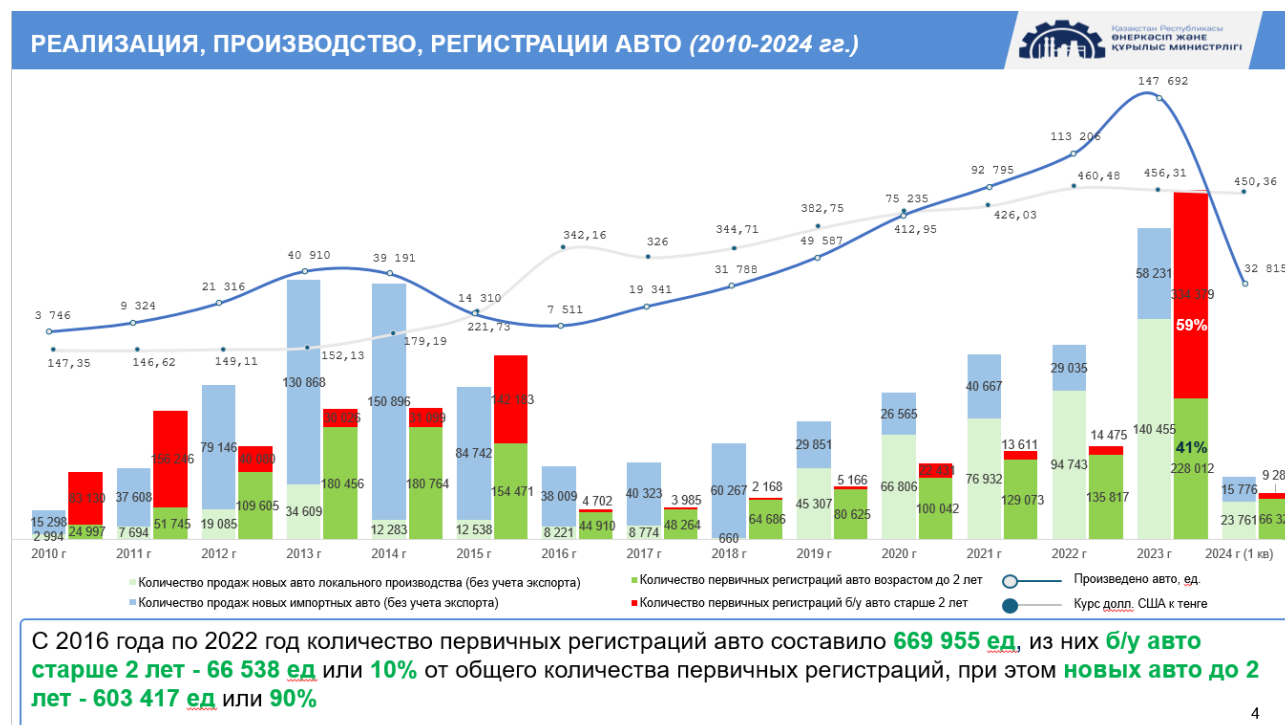
Мысалы 2015 жылы 2 жылдан асқан және пайдалануда болған 142 мың автомобиль алғаш рет тіркелген. Келесі жылдары бұл көрсеткіш төмендеді: 2016 жылы 47 мыңға дейін, 2017 жылы 4 мыңға дейін, 2018 жылы 2,2 мыңға дейін, 2019 жылы 5,2 мыңға дейін, 2020 жылы 22,5 мыңға дейін, 2021 жылы 13,6 мыңға дейін және 2022 жылы 14,5 мыңға дейін.

2023 жылы Қазақстанда жасы екі жылдан асқан 334 мың автомобиль тіркелген, бұл кәдеге жарату алымының төмендеуі мен көлік құралдарын заңдастыру шараларының ел автопаркінің құрылымына теріс әсерін көрсетеді.

2016 жылдан бастап Қазақстанда жасы екі жылдан аспаған және бастапқы тіркеуден өткен жаңа автомобильдердің санының тұрақты өсуі байқалады.

Мысалы, 2016 жылы осындай 45 мың автомобиль тіркелді. Келесі жылдары бұл көрсеткіш біртіндеп ұлғайды: 2017 жылы – 48 мың, 2018 жылы – 64,7 мың, 2019 жылы – 80,6 мың, 2020 жылы – 100 мың, 2021

жылы – 129,1 мың, 2022 жылы – 136 мың және 2023 жылы – 228 мың автомобиль.



Көлік бағасының өсуіне қатысты

Импортталған Toyota Camry-мен жағдай шынымен өзгерді. 2014 жылы оның құны 26,3 мың АҚШ долларын (4,7 миллион теңге) құрады, 2022 жылы екі буын мен өзгерістен кейін бағасы 27,5 мың АҚШ долларын (12,6 миллион теңге) құрады.

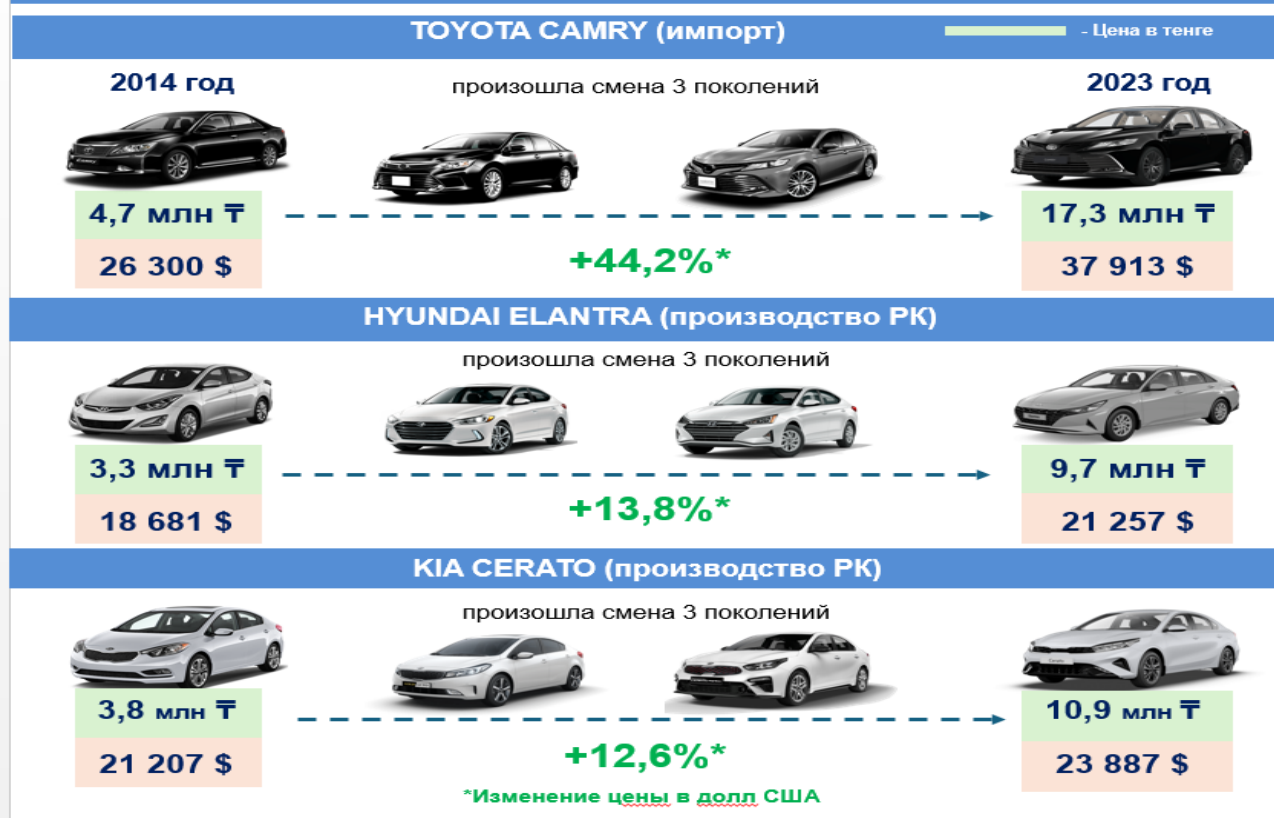
2023 жылы геосаяси жағдайдың шиеленісуіне байланысты утильалымның 2022 жылы 2 есе төмендеуіне қарамастан, модельдің бағасы 37,9 мың АҚШ долларына (17,3 миллион теңге) дейін өсті.

Toyota Camry бағасына әсер еткен маңызды факторлар – автомобильдер шығатын елдің Ресейден Жапонияға ауысуына байланысты логистикадағы өзгерістер.

Бағаның өсуі АҚШ долларына қатысты ұлттық валютаның (теңгенің) әлсіреуі аясында болды.

Бұл ретте, мысалы, Hyundai Elantra және KIA Cerato отандық автомобильдердің бағаларын салыстыратын болсақ, 2014 жылы Hyundai Elantra құны 18,7 мың АҚШ долларын (3,3 миллион теңге) құрады, ал қазір модельдің үш өзгерісінен кейін баға 21,3 мың АҚШ долларына (9,7 миллион теңге) дейін өсті. KIA Cerato 2014 жылы 21,2 мың АҚШ долларын (3,8 миллион теңге) құрады, ал қазір үш буыннан кейін баға 23,9 мың АҚШ долларына (10,9 миллион теңге) дейін өсті.

СРАВНЕНИЕ ЦЕН АВТОМОБИЛЕЙ (2014-2023 гг.)



Қытайда өндірілетін халықаралық брендтерге төмен бағалар ұлттық техникалық регламенттерде ЕАЭО техникалық регламенттерінде белгіленген талаптарға қарағанда қатаң талаптардың болмауына байланысты.

Бұл ретте қытайлық осындай көлік құралдарының көптеген модельдері қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі БҰҰ ережелерінің талаптарына сәйкессіздігіне байланысты ЕО және АҚШ нарықтарына жіберілмейді.

Автомобиль өндірісіндегі мұндай тәсілдер Қазақстан үшін қолайсыз, өйткені ел халқының өмірі мен денсаулығының қауіпсіздігі бірінші орынға қойылады.

Үшінші елдерден көлік құралдарының заңсыз әкелінуіне ықпал ететін проблемалардың бірі – ЕАЭО Кеден кодексінің (ЕАЭО КК) төменде көрсетілген ережелерін сақтамау және жеке тұлғалардың пайдалануға арналған көлік құралдары ретінде көрінетін жүк тасымалдаушы және арнайы техниканы әкелуі немесе басқа ЕАЭО мүше мемлекетінде рәсімделген сәйкестік бағалау құжаттары бар бір жылдан астам жеңіл автомобилдерін әкелуі.

Мұндай жағдай көлеңкелі экономиканың өсуіне ықпал етеді және тек біздің өндірушілеріміздің ғана емес, сонымен қатар ашық және заңды бизнес жүргізетін ресми импорттаушылардың бәсекеге қабілеттілігіне

теріс әсер етеді.

«Жасыл Даму» АҚ деректері бойынша ҚР азаматтарының бір азаматқа шамамен 50-60 бірлік авто әкелу фактілері анықталды, бұл ретте олардың біреуі 280 авто әкелген.

Жеке пайдалануға арналған автокөлікті әкелу кезінде жолаушы кедендік декларациясы рәсімделеді және автокөлік құнының 48 пайызы көлемінде жалпы кедендік төлем төленетінін айта кеткен жөн.

Сонымен бірге, жеке пайдалануға арналған автокөлік әкелген кезде жолаушылар кедендік декларациясы рәсімделеді және автомобиль құнының 48 пайызын құрайтын жиынтық кедендік төлем төленеді.

Сонымен қатар, «Кеден одағының кедендік шекарасы арқылы жеке тұлғалар өткізетін тауарларды жеке пайдалануға арналған тауарларға жатқызудың критерийлерін белгілеу туралы» Қазақстан Республикасы Қаржы министрінің 2015 жылғы 31 наурыздағы № 250 бұйрығымен белгіленген өлшемшарттарға сәйкес 1 жыл ішінде 1-ден астам көлік әкелу – жеке пайдалану үшін әкелу болып саналмайды. Тиісінше, жыл ішінде 2-ші автокөлікті әкелу кәсіпкерлік қызмет болып табылады, бірақ мұндай жеке тұлғалар салық төлемейді!

Осылайша, ЕАЭО КК 2-бабы 1-тармағының 50-тармақшасына және 262-бабы 1-тармағының 1-тармақшасына сәйкес жеке пайдалануға арналған көлік құралдарын Одақтың кедендік аумағына әкелу жеке мақсаттарда жүзеге асырылады, тиісінше мұндай көлік құралдары еркін айналымға шығарылуға жатады.

Бұл ретте ЕАЭО КК 262-бабы 2-тармағының 2-тармақшасына сәйкес кедендік декларациялауға жататын жеке пайдалануға арналған көлік құралдарын еркін айналымға шығаруды осы Кодекстің 7-бабына сәйкес тыйым салулар мен шектеулер сақталған жағдайда кеден органы жүргізеді.

ЕАЭО КК 7-бабының 1, 2 және 5-тармақтарына сәйкес тауарлар Одақтың кедендік шекарасы арқылы өткізіледі және (немесе) тыйым салулар мен шектеулер сақтала отырып, кедендік рәсімдермен орналастырылады.

Техникалық реттеу шараларының сақталуы Одақ туралы Шартқа сәйкес Комиссия немесе мүше мемлекеттердің заңнамасында айқындалған жағдайларда және тәртіппен расталады.

Егер тыйым салулар мен шектеулерді белгілейтін актілерде олардың сақталуын растау жағдайлары және (немесе) тәртібі айқындалмаған жағдайда, мұндай тыйым салулар мен шектеулердің сақталуы тауарларды одақтың кедендік шекарасы арқылы өткізу кезінде, сондай-ақ тауарларды ішкі тұтыну үшін шығарудың кедендік рәсімімен орналастыру кезінде расталады.

Тиісінше, ЕАЭО КК жоғарыда көрсетілген ережелерін және Одақтың Кеден кодексінің 2-бабы 1-тармағының 3, 6, 10, 27 және 50-

тармақшаларында белгіленген ұғымдардың мәнін ескере отырып, жеке тұлғалар техникалық реттеу шараларын сақтай отырып, кеден органдары осындай көлік құралдарын еркін айналымға шығарғаннан кейін Жеке пайдалану үшін көлік құралдарын жеке мақсаттарда пайдалануға құқылы. Кеден одағы Комиссиясының 2011 жылғы 9 желтоқсандағы №877 шешімімен қабылданған КО ТР 018/2011 белгіленген тәртіппен расталады. Бұл ретте көрсетілген көлік құралдарының 018/2011 КО ТР талаптарына сәйкестігін растау оларды одақтың кедендік шекарасы арқылы өткізу кезінде, сондай-ақ оларды ішкі тұтыну үшін шығарудың кедендік рәсімімен орналастыру кезінде жүзеге асырылады.

Осылайша, ЕАЭО туралы Шарттың, ЕАЭО КК және КО ТР 018/2011 нормалары жеке тұлғалардың өз қажеттіліктері үшін немесе жеке пайдалануы үшін әкелінетін көлік құралдарының сәйкестігін бағалауды жүргізуді міндеттейді.

Тиісінше, ЕАЭО-ға мүше басқа мемлекеттерде рәсімделген сәйкестікті бағалау туралы құжаттарды пайдалануға жол берілмейді!

Анықтама үшін, ЕАЭО КК 2-бабы 1-тармағының 3, 6, 10, 27 және 50-тармақшаларында белгіленген ұғымдар:

3) «одақтың кедендік аумағына тауарларды әкелу» - одақтың кедендік шекарасын кесіп өтуге байланысты және нәтижесінде тауарлар халықаралық почта жөнелтілімдерінде жіберуді, құбыржол көлігі мен электр беру желілерін пайдалануды қоса алғанда, одақтың кедендік аумағына кез келген тәсілмен кеден органдары осындай тауарларды шығарғанға дейін келген іс-әрекеттер жасау;

6) «тауарларды шығару» - кеден органының әрекеті, ол жасалғаннан кейін мүдделі тұлғалар тауарларды мәлімделген кедендік рәсімге сәйкес немесе осы Кодекске сәйкес кедендік рәсімдерге орналастыруға жатпайтын тауарлардың жекелеген санаттарына қатысты белгіленген тәртіппен және шарттарда пайдалануға құқылы;

10) «тыйым салулар мен шектеулер» - одақтың кедендік шекарасы арқылы өткізілетін тауарларға қатысты қолданылатын тарифтік емес реттеу шаралары, оның ішінде Одақ туралы Шартқа сәйкес біржақты тәртіппен енгізілетін шаралар, Техникалық реттеу шаралары, санитариялық, ветеринариялық-санитариялық және карантиндік фитосанитариялық шаралар, экспорттық бақылау шаралары, оның ішінде және Одақ туралы шартқа және (немесе) мүше мемлекеттердің заңнамасына сәйкес белгіленген радиациялық талаптар;

27) «тауарларды одақтың кедендік шекарасы арқылы өткізу» - тауарларды одақтың кедендік аумағына әкелу немесе тауарларды одақтың кедендік аумағынан әкету;

50) «жеке пайдалануға арналған көлік құралдары» - авто- және мото- көлік құралдары мен автоға тіркемелердің жекелеген түрлерін қамтитын жеке пайдалануға арналған тауарлар санаты және олардың қосалқы бөлшектерімен және олардың кәдімгі керек-жарақтарымен және жабдықтарымен, жанар-жағармай материалдарымен, салқындатқыш және олардың конструкциясында көзделген құю сыйымдылықтарындағы өзге де техникалық сұйықтықтармен бірге жеке тұлғаға иелену, пайдалану және (немесе) билік ету құқығында тиесілі, Еуразиялық

экономикалық комиссия айқындайтын мотокөлік құралдарына адамдарды сыйақы үшін тасымалдау мақсатынсыз, жеке мақсаттар үшін осы көлік құралдарын одақтың кедендік шекарасы арқылы өткізетін, сыйақы үшін немесе тегін тауарларды, оның ішінде заңды тұлғалар мен жеке кәсіпкерлерге тіркелген көлік құралдарын өнеркәсіптік немесе коммерциялық тасымалдау.

Бұл ретте көбінесе ЕАЭО КК-де белгіленген «жеке пайдалану үшін КҚ» және КО ТР 018/2011-де белгіленген «жеке қажеттіліктер үшін КҚ» ұғымы жөнінде дау туындайды.

ЕАЭО КК Шарты халықаралық келісім болып саналады, тиісінше, ЕАЭО Келісімінің 6-бабының 3-тармағына сәйкес ЕАЭО органдарының шешімдері мен өкімдері ЕАЭО шеңберіндегі халықаралық келісімдерге қайшы келмеуі тиіс екенін атап өткен жөн.

Осыған байланысты, жеке пайдалану үшін көлік құралдарын айналымға шығару кезінде ЕАЭО КК-де белгіленген анықтаманы қолдану қажет.

Сондай-ақ толық салмағы 5 тоннадан асатын жүк көліктері мен 12 орыннан артық (жүргізушіні қоса алғанда) жолаушы тасымалдайтын автобустарды жеке пайдалану үшін көлік құралдарына жатқызуға болмайды. Арнайы техника (бетон араластырғыштар, крандар және т.б.) ешқандай жағдайда жеке пайдалану үшін КҚ ретінде қарастырылмайды.

Анықтама үшін: ЕЭК Алқасының 30.06.2017 жылғы №74 шешімімен жеке пайдалану үшін көлік құралдары болып табылатын кейбір авто- және мотоциклдер мен олардың тіркемелерінің тізімі бекітілді:

1. Жеңіл автомобильдер (медициналық мақсаттарға арнайы арналған автомобильдерді қоспағанда) және негізінен адамдарды тасымалдауға арналған басқа да моторлы көлік құралдары, ЕАЭО СЭҚ ТН 8703 тауар позициясында жіктеледі.

2. Квадроциклдер, қарда жүретін көліктер, қар-батпақпен жүретін көліктер, мотовездеходтар және жалпы қолданыстағы жолдармен жүруге арналмаған басқа да моторлы көлік құралдары (жалпы қолданыстағы жолдармен жүруге арналмаған жарыс автомобильдерін қоспағанда), ЕАЭО СЭҚ ТН 8703 тауар позициясында жіктеледі.

3. Мотоциклдер, мопедтер, мотороллерлер, ЕАЭО СЭҚ ТН 8711 тауар позициясында жіктеледі.

4. Жүргізушіні қоса алғанда, 12 адамға дейін тасымалдауға арналған моторлы көлік құралдары, ЕАЭО СЭҚ ТН 8702 тауар позициясында жіктеледі, толық массасы 5 тоннаға дейінгі жүк тасымалдауға арналған моторлы көлік құралдары, ЕАЭО СЭҚ ТН 8704 21, 8704 31, 8704 41 және 8704 51 субпозицияларында жіктеледі, жоғары радиоактивті материалдарды тасымалдауға арнайы арналған моторлы көлік құралдарын қоспағанда.

5. Толық массасы 3,5 тоннаға дейінгі тіркемелер (автомобильдерді тасымалдауға арналған тіркемелерді қоспағанда), ЕАЭО СЭҚ ТН 8716 тауар позициясында жіктеледі, автотуристер немесе тұруға арналған тіркемелер, ЕАЭО СЭҚ ТН 8716 10 субпозициясында жіктеледі.

Ауыл шаруашылығы техникасы бойынша

Қазақстанда шығарылатын ауыл шаруашылығы техникасына арналған утилизациялық алым 2019 жылы енгізілді және 2020 жылы

импорттық техникаға да қолданыла бастады. Төлем Қазақстанға әкелінетін отыздан астам ауыл шаруашылығы техникасының тек екеуіне ғана қолданылады. Тек доңғалақты тракторларға, астық және сүрлем жинайтын комбайндарға.

Тұқым себуге, топырақты өңдеуге және егін жинаудан кейінгі жұмыстарға арналған басқа техникаға утилизациялық алым қолданылмайды.

Құрылымдалған жүйенің арқасында, Қазақстанда өздігінен жүретін ауыл шаруашылығы техникасын өндіру кезінде утилизациялық алым өндірілетін техниканың құнына кірмейді.

Сондай-ақ, утилизациялық алымнан түскен қаражат есебінен ауыл шаруашылығы техникасының паркін жаңарту мақсатында фермерлер үшін жеңілдетілген ауыл шаруашылығы техникасының лизингтік бағдарламасы іске қосылды, оған 50 млрд теңге (*араластыруды ескере отырып, 65 млрд теңге*) бөлінді.

Маңыздысы, тракторлар мен комбайндарға импортқа тәуелділік жоқ. Сонымен қатар, Қазақстан нарығында фермерлер үшін барлық импорттық және отандық тракторлар мен комбайндардың түрлері қолжетімді. Фермерлер еуропалық брендтердің жоғары технологиялық техникасын қолдануды жалғастыруда, бірақ Қазақстанда локализацияланған.

Бұл фермерлік шаруашылықтардың сатып алу қабілетін арттыру бойынша Үкімет әзірлеген шаралармен байланысты – отандық техника шығындарын 30%-ға дейін (*импорт 15-тен 25%-ға дейін*) өтеу, жеңілдетілген лизингтік қаржыландыруға қаражат бөлу, сондай-ақ өндірушілердің сенімді сервистік қызмет көрсету, екі жылдық кепілдік, пайдалану кезінде қосалқы бөлшектердің болуы және қолжетімділігі бойынша жағдайлары болады.

2019 жылдан бастап Қазақстан нарығында тракторлар мен комбайндарды өндіретін кәсіпорындардың саны 9-ға дейін өсті.

Анықтама үшін: ірі тракторлар мен комбайндар өндірушілері: «АгромашХолдинг KZ» АҚ; «Қостанай трактор зауыты» ЖШС; «СТ Эсэмбли» ЖШС; «Kazrost Engineering LTD.» ЖШС; «МТЗ-Қазақстан машина жасау зауыты» ЖШС; «СемАз» ЖШС; «Kazkioti» ЖШС; «Қазақстан Аграрлық Инновациялық компаниясы» ЖШС, «КАЗТЕХМАШ машина жасау зауыты» ЖШС.

Ауыл шаруашылығы машинасын жасауда барлық техника түрлері, соның ішінде тракторлар мен комбайндар барлық өндіруші брендтер бойынша бөлшектер дайындамаларын дәнекерлеу, кесу, пішу, ию және бояу бойынша технологиялық операцияларды орындауы тиіс. Бүгінгі күні өндірушілер өздерінің өндірілген техникасы бойынша осы технологиялық операцияларды игерді.

Кәсіпорындар комбайндарды құрастыру бойынша 26-дан астам технологиялық операцияны, сондай-ақ комбайн жаткасын, платформасын, жаткаларды тасымалдауға арналған тіркемені,

қозғалтқыш рамасын, бункерді, ұсақтағышты және буманы, экстерьер элементтерін (жолақтар, қоршаулар, баспалдақтар), металл отын бактарын, еңкейту камерасын және конвейерді өндіру операцияларын игерді. Сонымен қатар, астық бункері, ұсақтағыш, шөмеле жинағыш және еңкіш камера өндірісі кестеден оза отырып орындалды (ESSIL, Vector, ACROS).

2025 жылы комбайн кабинасын, астық бункерін және тиегіш шнекті және басқа да компоненттерді (ESSIL, Vector, ACROS) өндіру бойынша неғұрлым күрделі технологиялық операцияларды игеру жоспарлануда. Қалған брендтер 2026-2028 жылдар аралығында кабиналарды игереді.

Тракторлар бойынша 36-дан астам технологиялық операцияны игерді, сондай-ақ балласттық және баланс салмақтарын, экстерьер элементтерін (баспалдақтар, қоршаулар, баспалдақтар, қалқандар, капоттар, қорғаныш қаптамалар) және интерьерді өндіру операцияларын игерді. Трактор кабиналарын өндіру бойынша технологиялық операциялар алдын ала орындалды.

2025 жылы тірек жақтауды, рамаларды, гидравликалық бактарды және тракторлардың отын бактарын өндіру, сондай-ақ LOVOL, RSM, Dong Feng, Wuzheng сияқты қалған брендтердің кабиналарын игеру бойынша күрделі технологиялық операцияларды игеру жоспарлануда. Қалған брендтер 2026-2028 жылдар аралығында кабиналарды игереді.

Кейінгі 6 жылда (утилизациялық алым енгізілген сәттен бастап) өндіріс көлемі тракторлар бойынша 15,4 есеге (350 бірліктен 5 418 бірлікке дейін) және комбайндар бойынша 2,8 есеге (365 бірліктен 1 032 бірлікке дейін) өсті. 2023 жылы тракторлар өндірісі 20%-ға артып, 5 418 бірлікті, комбайндар өндірісі 26%-ға артып, 1 032 бірлікті құрады.

Бүгінгі таңда фермерлердің басым көпшілігі отандық өндірістегі техниканы қалайды. Сонымен, Қазақстанда сатылатын тракторлардың 85%-дан астамы (5 125 бірлік, оның ішінде 4 407 бірлік отандық өндіріс) және комбайндардың 78%-дан астамы (976 бірлік, оның ішінде 761 бірлік отандық өндіріс) отандық болып табылады.

Отандық ауыл шаруашылығы техникасын өндірушілер фермерлерді тиісті қаржыландыруды қамтамасыз ету арқылы техниканың көлемін 2 еседен астам арттыруға әлеуеті бар, яғни 15 301 бірлік техникаға дейін (13 245 бірлік трактор және 2 056 бірлік комбайн).

Ауыл шаруашылығы машина жасау саласындағы жұмыс орындарының саны алты жыл ішінде 54%-ға өсті. Салада 2300-ден астам адам жұмыс істейді, олар соңғы бес жылда өз біліктіліктерін айтарлықтай арттырды.

Сонымен бірге, жаңарту қарқыны 2023 жылы алғаш рет 4,5%-дан асты. Егер 2017 жылы ауыл шаруашылығы техникасының паркін жаңарту деңгейі 1,9%-ды құраса, 2023 жылдың қорытындысы бойынша деңгей 2 есеге өсті.

Айта кету керек, өсу 2019 жылдан, яғни утилизациялық алым және ауыл шаруашылығы машина жасау саласын ынталандыру шаралары енгізілген кезден басталды. Бұған дейін импорттық ауыл шаруашылығы техникасы есебінен паркті жаңартуға бағытталған ынталандыру шаралары жаңарту қарқынын 1,5%-2,2% шегінде жеткізді.

7. Халықаралық тәжірибені зерделеу және салыстырмалы-құқықтық талдау нәтижелері туралы ақпарат (егер петиция Қазақстан Республикасының заңнамасына өзгерістер енгізуді талап етсе):

Автокөлік өндірісі бар елдер өз ішкі нарығын қорғау үшін тарифтік және тарифтік емес реттеу шараларын қолданады.

Мысалы, АҚШ Қытайдан әкелінетін электр көліктеріне кедендік баж салығын төрт есеге (25%-дан 100%-ға дейін) көтеруді, сондай-ақ Америкаға импортталатын барлық автокөліктерге қосымша 2,5% баж салығын енгізуді жоспарлап отыр.

(Дереккөздер: 1. 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>)

Ресей Федерациясында (ЕАЭО) импорттық тариф 0,2-ден 8,3 млн теңгеге дейінгі мөлшердегі утилизациялық алымнан тұрады. (Дереккөз: Ресей Федерациясы Үкіметінің 2013 жылғы 26 желтоқсандағы N 1291 «Доңғалақты көліктерге (шассилерге) және олардың тіркемелеріне қатысты кәдеге жарату туралы және Ресей Федерациясы Үкіметінің кейбір актілеріне өзгерістер енгізу туралы» Қаулысы) Заңды тұлғалар үшін кедендік баж салығынан 15%, ҚҚС 20%, жеке тұлғалар үшін 48% және ҚҚС 20%-дан тұрады. Ресейде автокөлікті бір жыл ішінде иеліктен шығару құқығы шектелген. Егер автокөлік бір жылдан ерте иеліктен шығарылса, утилизациялық алым Қазақстандағыдан 4-тен 8 есеге дейін жоғары төленуі керек, қозғалтқыш көлеміне байланысты.

Өзбекстанда (ТМД) импорттық тариф сондай-ақ утилизациялық алымнан (0,3-тен 5,9 млн теңгеге дейін), шамамен 38% кедендік баж салығынан және 12% ҚҚС-тан тұрады.

Беларусь Республикасында жеке тұлғалар импорттау кезінде кедендік құнның 54%-ын, егер баға 8500 еуродан жоғары болса, 48%-ын төлейді (<https://aauto.by/news/rastamozhkaavto-v-belarusi-otkuda-takie-tsifry/>). Іштен жанатын қозғалтқыштары бар автокөліктерге арналған утилизациялық алым 0,45-тен 32,5 млн теңгеге дейін өзгереді (<https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=C22400185>).

Оңтүстік Кореяда импорттық автокөлікті тіркеу үшін 50 мың АҚШ доллары көлемінде баж салығын төлеу керек, сондай-ақ оң жақ рульді автокөліктерді импорттауға ішінара тыйым салынған.

Қытайда импорттық баж салығы 200%-ға дейін жетуі мүмкін және дизель отынымен жұмыс істейтін көлік құралдарын және оң жақ рульді

көліктерді импорттауға тыйым салынған
(<https://www.carshippingworldwide.com/car-shipping-china-requirements.php#:~:text=Taxes%20that%20apply%20in%20China,tax%20on%20new%20passenger%20vehicles>).

Түркияда импорттық баж салығы мен салықтардың сомасы автокөлік құнының 100%-ына дейін жетеді
(<https://visitworld.today/ru/blog/1309/rules-for-importing-cars-to-turkey-and-fines-for-traffic-violations>).

Үш жылдан асқан автокөліктерді, дизельдік көліктерді және оң жақ рульді көліктерді әкелуге тыйым салынған.

Өндіріс жоқ елдерде баж салығы мен ҚҚС төменірек, мысалы, Қырғызстанда баж салығы 27% (<https://ru.sputnik.kg/20201112/skolko-mozhet-stoit-rastamozhka-avto-v-kr-po-obshchim-pravilam-1050403214.html>), Грузияда баж салығы мен ҚҚС 700 мың теңгені құрайды. Мұндай елдерде жаңа автокөліктердің құны Қазақстанға қарағанда жоғары.

Қазақстандағы утилизациялық алымның басқа елдермен салыстыру үшін:

Қазақстанда жеңіл автокөліктерге арналған утилизациялық алым қозғалтқыш көлеміне байланысты 0 теңгеден 2,1 млн теңгеге дейін құрайды.

Ресейде утилизациялық алым 8,3 млн теңгеге дейін, Беларусьте – 7,8 млн теңгеге дейін, Өзбекстанда – 5,9 млн теңгеге дейін жетеді.

Әлемдік тәжірибені талдау көрсеткендей, ЕАЭО елдерінде және кейбір Еуропа елдерінде утилизациялық алым немесе оның аналогы автокөлікті тіркеуден бұрын төленеді, бұл Қазақстандағыдай. Бұл утилизациялық төлемдер түрінде түсетін қаражатты қалдықтарды жинау, қайта өңдеу және кәдеге жарату инфрақұрылымын дамытуға бағыттау үшін қажет, қазіргі уақытта бұл жағдай қанағаттанарлықсыз жағдайда.

8. Қабылданған шешім түрі (толық қанағаттандыру, ішінара қанағаттандыру, қанағаттандырудан бас тарту):

Петицияны қанағаттандырудан бас тарту.

9. Петиция бойынша негізделген шешім:

Петицияда жеңіл автокөліктер үшін (М1 санаты) утиль алымының мөлшерлемесін 100 мың теңгеге дейін және басқа санаттағы көлік құралдары үшін 0 теңгеге дейін төмендету, сондай-ақ көлік құралдарын бастапқы тіркеу ставкасын 0,25 АЕК-ке дейін төмендету туралы негізгі талап айтылған.

НЕГІЗГІ ДӘЙЕКТЕР:

Жұмыс тобы петицияда келтірілген дәйектер мен талаптарды қарастырды және оларға сәйкес мемлекеттік органдар тарапынан дәлелдер келтірілді.

Петицияны қарау барысында, бізге белгісіз дереккөздерден алынған әртүрлі статистикалық мәліметтерді пайдаланып, утилизациялық алым енгізудің автокөліктерге, ауыл шаруашылығы

техникасына және арнайы техникаға бағалардың күрт өсуіне, сондай-ақ автокөліктер паркының ескіруіне әкелгені туралы дәйектер келтірілген.

Бұл дәйектердің бәрі шындыққа сәйкес келмейді, оны төмендегілер растайды.

1. Утиль алымы және бастапқы тіркеу төлемін төмендету орынсыз деп саналады, өйткені бұл көлік паркінің ескіруіне әкеледі.

Ұлттық статистика бюросының мәліметтері бойынша, 2015 жылдың басында (утилизациялық алым мен алғашқы тіркеу алымы енгізілгенге дейін) Қазақстан Республикасындағы жеңіл автокөліктер паркі 4 млн. бірлікті құраған, оның 72,5%-ы (2,90 млн. бірлік) 10 жылдан астам және 8,2%-ы (326 мың бірлік) 3 жылға дейін болған.

2022 жылдың басында (утиль алымы 50%-ға төмендегенге дейін) жеңіл автокөліктер паркінің үлестері оң бағытта өзгерді.

Яғни, 3 жасқа дейінгі автокөліктердің үлесі 8,2%-дан 13,6%-ға дейін өсті, ал 10 жылдан асқан автокөліктердің үлесі 73%-дан 63%-ға дейін төмендеді.

Алайда көлік құралдарын заңдастыру шаралары Қазақстан Республикасындағы автопарктің құрылымына теріс әсерін тигізді. Мәселен, 2023 жылы Қазақстанда 2 жылдан асқан 334 мыңнан астам автокөлік алғаш рет тіркелген, оның ішінде 285 мыңы 10 жылдан асқан.

Ішкі істер министрлігінің есебіне сәйкес, утилизациялық алым мен алғашқы тіркеу енгізілгеннен кейін жасы екі жылдан асқан автокөліктердің алғашқы тіркеу саны азайған.

Мәселен, 2015 жылы екі жылдан асқан 142 мың автокөлік алғаш рет тіркелген. Кейінгі жылдары бұл көрсеткіш төмендеді: 2016 жылы 4,7 мыңға, 2017 жылы 4 мыңға, 2018 жылы 2,2 мыңға, 2019 жылы 5,2 мыңға, 2020 жылы 22,5 мыңға, 2021 жылы 13,6 мыңға, 2022 жылы 14,5 мыңға дейін азайған. 2023 жылы Қазақстанда екі жылдан асқан 334 мың автокөлік тіркелген, бұл утилизациялық алымды төмендету және көлік құралдарын заңдастыру шараларының автопарктің құрылымына теріс әсерін көрсетеді.

2016 жылдан бастап Қазақстанда алғашқы тіркеуден өткен және жасы екі жылдан аспаған жаңа автокөліктер санының тұрақты өсуі байқалады.

Сондай-ақ, 2016 жылы осындай 45 мың автокөлік тіркелген. Келесі жылдары бұл көрсеткіш біртіндеп артқан: 2017 жылы — 48 мың, 2018 жылы — 64,7 мың, 2019 жылы — 80,6 мың, 2020 жылы — 100 мың, 2021 жылы — 129,1 мың, 2022 жылы — 136 мың, 2023 жылы — 228 мың автокөлік.

Сондықтан автопарктің ескіруі туралы дәйек расталмаған.

2. АВТОКӨЛІКТЕР БАҒАСЫНЫҢ ӨСУІНЕ ҚАТЫСТЫ

Шынында, импорттық Toyota Camry бағасы өзгерді. 2014 жылы ол 26,3 мың АҚШ долларын (4,7 млн теңге) құраса, 2022 жылы екі буын өзгергеннен кейін 27,5 мың АҚШ долларын (12,6 млн теңге) құрады.

2023 жылы геосаяси жағдайдың ушығуына байланысты, 2022 жылы утилизациялық төлемнің екі есе төмендеуіне қарамастан, модельдің бағасы 37,9 мың АҚШ долларына (17,3 млн теңге) дейін өсті.

Toyota Camry бағасына әсер еткен маңызды факторлар автокөліктердің шыққан елінің ауысуына байланысты логистикадағы өзгерістер болды, Ресейден Жапонияға көшті.

Бағаның негізгі өсуі ұлттық валютаның (теңгенің) АҚШ долларына қатысты әлсіреуі аясында орын алды.

Бұл ретте, отандық автокөліктердің, мысалы, Hyundai Elantra және KIA Cerato бағаларын салыстыратын болсақ, 2014 жылы Hyundai Elantra 18,7 мың АҚШ долларын (3,3 млн теңге) құраса, қазір үш рет өзгерген модельдің бағасы 21,3 мың АҚШ долларын (9,7 млн теңге) құрайды. KIA Cerato 2014 жылы 21,2 мың АҚШ долларын (3,8 млн теңге) құраса, қазір үш буын өзгергеннен кейін оның бағасы 23,9 мың АҚШ долларын (10,9 млн теңге) құрайды.

Доллар бағамы АҚШ долларының 3 есе өсуіне байланысты, әділ бағаларды АҚШ долларында салыстыру керек екенін атап өту маңызды.

Сондықтан бағалардың өсуі туралы дәйек расталмаған.

3. Қырғыз Республикасындағы LOVOL брендінің ТРАКТОРЛАРЫНЫҢ БАҒАСЫНА ҚАТЫСТЫ

Қытайдан Қырғызстанға әкелінетін және Қазақстанда шығарылатын LOVOL тракторларының бағаларын салыстырған кезде ең танымал модельдер Қазақстанда төмен.

LOVOL-604, LOVOL-854, LOVOL-1054 және LOVOL-1304 модельдері LOVOL тракторларының жалпы өндірісінің 92%-ын немесе 2023 жылы 751 бірлікті құрады. LOVOL-1504, LOVOL-2204 және LOVOL-2604 модельдері 2023 жылы өндірілгендердің 8%-ын немесе 67 бірлікті құрады. Бұл модельдер негізінен фермерлердің тапсырысы бойынша аз мөлшерде шығарылады.

Сонымен қатар, фермерлер үшін LOVOL тракторларының барлық модельдері бойынша субсидияларды ескере отырып, түпкілікті баға 23%-дан 38%-ға дейін төмен.

Сондықтан бағалардың өсуі туралы дәйек расталмаған.

ҚР Ауыл шаруашылығы министрлігінің өкілі мемлекет пен үкімет әлеуметтік маңызы бар азық-түлік тауарларының қымбаттауын қадағалап отырғанын атап өтті. Бұл бірінші сортты ұннан жасалған нанға сезімтал 19 өнім түрі.

Нан бағасы тұрақты – облысқа байланысты 90 теңгеден 100 теңгеге дейін. Бұл корреляция, бидай бағасының көтерілуіне тікелей қатысты.

Екі жыл бұрын баға тоннасына 180 мың теңгеге жетсе, былтыр 90-100 мың теңге деңгейінде болса, қазір 130 мың теңге. Үшінші класты қарапайым бидайдың орташа бағасы. Нан бағасы тұрақты.

Бірінші сұрыпты ұнның бағасы тұрақты, бұл ең маңыздылардың бірі. Картоп бағасы, керісінше, арзандады.

Демек, бұл жерде сәйкесінше бағаның көтерілуі немесе утиль алымының енгізілуі ауыл-шаруашылық техникасына азық-түлік құны әсер етпейді.

4. ТЕХНИКАНЫҢ ЛОКАЛИЗАЦИЯСЫ БОЙЫНША ТАЛАПТАРҒА ҚАТЫСТЫ.

Қазіргі уақытта өндірілетін техниканың локализация деңгейіне қойылатын талаптарды күшейтуге бағытталған нормативтік құқықтық актілерге қажетті өзгерістер енгізілді.

Мысалы, барлық кәсіпорындардың ірі торапты құрастырудан ұсақ торапты құрастыруға біртіндеп көшуін қамтамасыз ететін шарттар белгіленген, бұл автомобильдердің кузовын және кабинасын дәнекерлеу және бояу технологиялық операцияларын пайдалануды қамтиды.

Осылайша, 2027 жылға қарай ұсақ торапты әдіспен автомобильдер өндірісінің үлесін жалпы өндіріс көлемінің 50%-на дейін біртіндеп арттыру жоспарлануда.

Ауыл шаруашылығы машина жасау саласында барлық техниканың түрлері, соның ішінде тракторлар мен комбайндар барлық өндірілетін брендтер бойынша компоненттер дайындамаларын дәнекерлеу, кесу, ию және бояу технологиялық операцияларын орындауы керек. Бүгінгі таңда барлық 8 өндіруші осы технологиялық операцияларды игерген.

2025 жылы неғұрлым күрделі технологиялық операцияларды игеру қажет: тракторлардың жүк көтергіш жақтауын, астыңғы жақтауларын, гидробактарды және отын бактарын дайындау, сондай-ақ LOVOL, RSM, Dong Feng, Wuzheng сияқты 4 бренд бойынша трактор кабиналарын игеру. Қалған брендтер кабиналарды 2026 жылдан 2028 жылға дейін игеруге көшеді.

Министрлік техниканы өндіруді локализациялау талаптарын үнемі күшейту саясатын ұстанатын болады. Локализациялау талаптарын орындамау заңды салдарға әкеледі: Келісімдерді бұзу және алынған преференцияларды қайтару.

5. АВТОӨНЕРКӘСІПТІҢ ДАМУЫНА КЕРІ ӘСЕР ЕТЕТІН ФАКТОРЛАР.

Автокөлік өнеркәсібінің дамуына кері әсерін тигізетін факторлардың бірі – жеке тұлғалардың автокөліктерді заңсыз әкелуінің көлеңкелі бизнесі.

Мысалы, ҚХР ішкі нарығы үшін шығарылатын халықаралық брендтердің төмен бағалары ЕАЭО техникалық регламенттерінде

белгіленген талаптарға қарағанда ұлттық техникалық регламенттерде қатаң талаптардың жоқтығынан болады.

Сонымен қатар, Қытайдың мұндай көліктердің көптеген үлгілері БҰҰ қауіпсіздік және демпингтік ережелеріне сәйкес келмеуіне байланысты ЕО және АҚШ нарықтарына жіберілмейді.

Қазақстан үшін автомобиль өндірісіндегі мұндай тәсілдерге жол берілмейді, өйткені ел тұрғындарының өмірі мен денсаулығының қауіпсіздігі бірінші орында. Ал мұндай көліктерді Қазақстанға әкелуге болмайды.

Сондай-ақ, үшінші елдерден көлік құралдарын заңсыз әкелуге ықпал ететін мәселелердің бірі ЕАЭО Кеден кодексінің (ЕАЭО Кеден кодексі) келесі ережелерін сақтамау, жеке тұлғалардың жүк және жолаушы тауарларының сәйкес импорты және олар жеке пайдалануға арналған көлік құралдарын атын жамылған арнайы техника немесе басқа ЕАЭО-ға мүше мемлекетте берілген сәйкестікті растау құжаттары бар бір көліктен артық әкелуі.

Бұл жағдай көлеңкелі экономиканың өсуіне оң ықпал етеді және біздің өндірушілердің ғана емес, сонымен қатар ашық және заңды бизнес жүргізетін ресми импортерлердің бәсекеге қабілеттілігіне кері әсер етеді.

«Жасыл Даму» АҚ мәліметтері бойынша, Қазақстан Республикасының 100 азаматының бір азаматқа шаққанда 50-60 бірлік автокөлік әкелу фактілері анықталды, тіпті оның біреуі 280 автокөлік әкелді.

Бір айта кетерлігі, жеке пайдалануға арналған автокөлікті әкелу кезінде жолаушы кедендік декларациясы рәсімделеді және автокөлік құнының 48 пайызы көлемінде жалпы кедендік төлем төленеді.

Сонымен бірге, «Кеден одағының кедендік шекарасы арқылы жеке пайдалануға арналған жеке тұлғалар өткізетін тауарларды сыныптау критерийлерін белгілеу туралы» Қазақстан Республикасы Қаржы министрінің 2015 жылғы 31 наурыздағы № 250 бұйрығымен белгіленген өлшемшарттарға сәйкес, 1 жыл ішінде 1-ден астам автокөлікті әкелуді жеке пайдалануға арналған импорт деп санауға болмайды. Тиісінше, жыл ішінде екінші автокөлікті әкелу кәсіпкерлік қызмет болып саналады, бірақ мұндай тұлғалар салық төлемейді!

Кеден кодексінің ережелерін және ұғымдардың мағынасын ескере отырып, ол белгілеген жеке тұлғалардың тізбесі ЕЭК Алқасының 30.06.2017 ж. №74 шешімімен бекітілген көлік құралдарын тек жеке мақсаттар үшін әкелуге құқығы бар.

Бұл жағдайда Қазақстанда көлік үшінші елден әкелінсе сәйкестікті бағалау жүргізілуі керек.

Тиісінше, ЕАЭО-ға мүше басқа мемлекеттерде берілген сәйкестікті растау құжаттарын пайдалануға рұқсат жоқ!

Бәсекелестікті жою туралы уәж расталмады. Заңсыз импорт, керісінше, бәсекелестік ортаны бұзады.

Петицияда көрсетілген уәждердің шындыққа сәйкес келмейтінін, сондай-ақ шешім жобасын қоғамдық талқылау барысында басқа негіздемелер келтірілмегенін ескере отырып, петицияны қанағаттандырудан бас тарту шешімі қабылданды.

10. Шешімге шағымдану құқығын түсіндіру:

Қазақстан Республикасы ӘҚБТК-нің 91-бабына сәйкес келіспеген жағдайда осы жауаппен өтініш беруші әкімшілік актіні қабылдауға байланысты әрекеттерге (әрекетсіздікке) шағымдануға құқылы.