



010000, Астана қаласы, Үкімет үйі

010000, город Астана, Дом Правительства

№ _____

Депутатам Мажилиса
Парламента, членам Фракции
Общенациональной
социал-демократической партии
Рахимжанову А.Н.
Ауесбаеву Н.С.
Сагандыковой А.Б.
Сайлаубай Н.С.

На № ДЗ-51 от 12 апреля 2023 года

Уважаемые депутаты!

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

Касательно снижения ставки утилизационного платежа

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

Таким образом, тарифные условия на рынке не были изменены.

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

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

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

Учитывая, что в рамках использования средств утильсбора запущены программы финансирования льготного автокредитования, обновления автобусного парка, сельскохозяйственной техники, а также утильсбор

используется как тарифная мера, нивелирующая сниженные таможенные пошлины после вступления Казахстана в ВТО в целях сохранения привлекательных инвестиционных условий в Казахстане для отрасли производства транспортных средств, предложение по дальнейшему снижению дополнительных ставок утильсбора считаем нецелесообразным.

Касательно снижения ставок сбора за первичную регистрацию

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

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

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

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

Касательно стоимости сертификации

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

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

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

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

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

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

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

А. Смаилов