

Қазақстанға Кеден Одағы арқылы әкелінген автокөліктердің жағдайына қатысты

НАҚ ұстанымы

Соңғы күндері қоғамда қызу талқыға түскен тақырып - Кеден одағына мүше елдерден келген автокөліктердің мемлекеттік тіркеуге алынуы туралы ҚР ІІМ бастамасы.

ҚР Үкіметі бұл мәселені 2019-шы жылдың маусымынан бері қарастырып келе жатыр. 2020 жылдың 24-қаңтарында ҚР президенті Қ.Ж.Т қатысуымен өткен Үкіметтің кеңейтілген отырысында бұл тақырып қайта көтерілді және мемлекет басшысы Армения, Ресей, Қырғызстаннан әкелінген көліктердің тіркеуге алынуына қатысты мәселелер туралы өз ойын білдірді, сонымен қатар Бас прокуратураға осы оқиғаға құқықтық тұрғыда баға беруін тапсырды.

Қазіргі кездегі жағдай:

1. Қазақстанда жыл сайын 100 мыңға жуық жеңіл көлік сатылады. Мысалы, алдын-ала жасалған есеп бойынша 2019 жылы 70 мыңға жуық жаңа көлік, ал 2018 жылы 60 мыңға жуық жаңа көлік сатылған екен. Халқының саны 18 млн. және тіркелген көліктердің жалпы саны 3,7 млн. бірлікті құраған елімізде, мұндай көлік сатылым деңгейі аса қатты білінбейді және еліміздің азып-тозған автопаркіндегі көліктерді біртіндеп жаңасына алмастыруға мүмкіндік бермейді. Статистикалық мәліметтерге сүйенсек, жалпы автокөліктердің 65%- ның немесе 2,4 млн. бірлігінің жасы шамамен 10 жылдан жоғары және автопарк көліктерінің ескіруі тенденциясы осы қалпы жалғаса бермек. Атамен business жасаған есебінде, 2019 жылдың қорытындысы бойынша жасы 10 жылдан жоғары көліктердің саны 72,5% - ға дейін жетеді екен.

2. Жаңа көліктердің аз сатылуының себебі, автосалондардағы жаңа көліктердің бағасының өте қымбат және халықтың едәуір бөлігінің сатып алу қабілетінің төмен болуында. Үкіметтің ұсынған жеңілдетілген кредит бағдарламасы көбіне отандық автоқұрастырушыларды қолдауға бағытталған дүние. Сол себепті, халықтың басым бөлігі ескі көліктерді, олар толық моральдық және техникалық тұрғыда тозғанға дейін қолдануға мәжбүр. Бұл жағдай өз кезегінде, экологияның нашарлауы мен жол апаттарының артуына әсер етеді.

3. Атап өтер жайт, Қазақстан КО мен ЕЭО-қа мүше болған сәттен бастап салыстырмалы түрде заманауи және ескірмеген көліктердің елімізге кіруі күрт тоқтатылды. ҚР үкіметі, Ресей сияқты жоғары бағада, яғни қарапайым халықтың қалтасы көтере алмайтындай кеден салығын, қалдық өңдеу алымын және алғашқы тіркеу құнын енгізді. Осыған орай жасы 3 жылдан жоғары көліктерді елге әкелу экономикалық тұрғыдан тиімсіз болып қалды.

Қазіргі таңда сырттан әкелінген көліктерге қатысты мынадай шығындар бар:

Кеден салығы: 20 000 теңге шамасында;

Алғашқы тіркеуге алу: үш жыл бұрын шығарылған көліктің алғашқы тіркеу құны 50 АЕК (132 550 теңге), жасы үш жылдан асқан көліктер үшін — 500 АЕК (1 325 500 теңге). Яғни, бұл төлем қозғалтқыштың көлеміне қарай емес, көліктің шыққан жылына қарай анықталады.

«Еуро-5» стандартына сай екендігін растайтын сертификаттың болуы: Еуразиялық экономикалық одақтың құрамындағы өзге елдерде, Қазақстаннан басқасында, «Еуро-4» стандарты қабылданған. Сертификаттың құны - 250 000 теңге.

Қалдықты қайта өңдеу құны: қазіргі таңдағы есеп формуласы:  $ҚӨҚ=БМ*К$ .

БМ – базалық мөлшерлеме; К – көлік түрінің коэффициенті

2020 жылы төмендегідей қозғалтқыш көлеміндегі көліктердің төлем сомасы:

1 000 см<sup>3</sup> дейін – 397 650 теңге;

1 001-ден 2 000 см<sup>3</sup> дейін – 927 850 теңге;

2001-ден 3000 см<sup>3</sup> дейін – 1 325 500 теңге;

3001-ден жоғары – 3 048 650 теңге және т.б.

Яғни, шығарылған жылы 3 жылдан асатын көліктер қозғалтқышының мөлшеріне қарай 1 325 500 теңгеден 4 644 150 теңгеге дейінгі сомада төлем жасайды.

4. Армения мен Қырғызстаннан келген тіркелмеген көліктердің жағдайына қатысты даудың туындау себебі, ҚР кейбір азаматтарының салоннан ала алмаған жаңа көліктердің орнына салыстырмалы түрде жаңа болып есептелетін (жасы 10 жылға дейінгі) көліктерді қолданғысы келгенінде. Кедендік қадағалаудың сапасыздығы, жауапты органдардың атқарушылары тарапынан заңнама саласында жүргізілетін ақпараттық саясаттың әлсіздігі, Қазақстан мен ЕЭО заңнама нормаларының күрделілігі ҚР территориясына Армения мен Қырғызстаннан 170 000-нан астам тіркелмеген көліктердің келуіне себепші болды. Осы орайда мемлекеттік органдар тарапынан қойылып жатқан талаптардың заңдылығына қатысты сұрақ туындайды. Бұл көліктердің айып тұрағына жіберілуі, ҚР шекарасынан тыс жерлерге шығарылуы және оларды елге кіргізуге тыйым салу, бұл көліктердің елімізге әкелініп қойғандығын ескеретін болсақ, біздің ойымызша, артық және радикалды шаралар.

5. Тіркелмеген көліктерге қатысты орын алған жағдай, 170 000-нан астам көлік иелері мен құзырлы органдар үшін ымыралы шешімнің қабылдануын талап етуде. Қайта өңдеу құны мен алғашқы тіркеу құнының қазіргі мөлшері осы көлікті алған көптеген азаматтардың қаржылық жағдайына сай келмейді (ресми күнкөріс минимумы мен жалақының ең төмен мөлшерін есепке алғанда). Дегенмен, бұл көліктердің ешбір төлем алынбай заңдастырылуы заңға бағынып отырған азаматтардың көңілінде әділетсіздік күдігін туғызуы мүмкін. Сондықтан ақылға сыйымды тарифтік мөлшерде бір реттік қалдықты өңдеу құны мен алғашқы тіркеуге алу төлемін жасау шарасын өткізуді дұрыс деп санаймыз. Бұл шешім 170 000 көлікті тіркеуге алып, оларды Қазақстанның

құқықтық кеңістігіне толық енгізуге және осы мәселе бойынша өршіп тұрған әлеуметтік шиеленістің тоқтауына жол ашады.

6. Президент Қ. Тоқаевтың төлемдерді 1 жылға кейінге шегеруі паллиативті сипатқа ие шешім және бұл мәселені түбегейлі шешпейді.

7. Қазақстан Республикасы Энергетика министрінің 2015 жылғы 25 желтоқсандағы № 762 бұйрығымен «Қалдықтары жинауды, тасымалдауды, қайта өңдеуді, залалсыздандыруды, пайдалануды және (немесе) кәдеге жаратуды ұйымдастырғаны үшін төлемақыны есептеу әдістемесі» бекітілді. Осыған сай 2016 жылдың «1» қаңтарынан бастап Қазақстан Республикасында өндірушілердің (импорттаушылардың) кеңейтілген міндеттемелері қағидаты қабылданды. ӨКМ міндеттері қоршаған ортаны қорғау саласында құзырлы органның бекіткен тізіміндегі өнімдерді қамтиды. Басты міндет экологиялық мәселелерді шешу және қоршаған ортаның ахуалын жақсарту. Қалдықты өңдеу құны, 8 бапқа сай, әр көлік үшін бір рет базалық мөлшерлеме мен коэффициент бойынша Операторға төленеді (№ 762 Бұйрық). Бұған қоса, аталмыш бұйрықта осындай қалдықты қайта өңдеумен қамтамасыз ету механизмі қарастырылмаған. Қазақстандағы барлық қалдықтарды қайта өңдеу құнын жинақтап отырған «Оператор РОП» ЖШС жеке компаниясының жасап отырған жұмысының тиімділігін толық қайта қарап шығу қажет деп санаймыз. Қолданыстағы қалдықты қайта өңдеу құны жаңа көліктердің бағасының өсуіне себеп болып отыр.

Осы тұрғыда,

НАҚ (Налыққа Адал Қызмет) МӘЛІМДЕЙДІ:

1. Жаңа мемлекеттердің КО пен ЕЭО құрамына мүше болу шарттары теңсіздік сипатына ие болып отыр, сондай-ақ, көлік нарығындағы отандық монополистердің мүдделерін бәсекеге қайшы әдістермен қолдау тайға таңба басқандай көрініп тұр. Қазақстанның өткенінде, өз елімізден гөрі өзге елден көлік әкелудің анағұрлым тиімді екенін дәлелдейтін жағдайлар болды. Жақын уақытта Ко мен ЕЭО-ға Өзбекстан мен Молдова елдері кіретін болса, осыған ұқсас жағдайдың қайталануы әбден мүмкін.

Не істеу қажет:

- Арменияның, Қырғызстанның, Молдованың, Өзбекстанның, Ресейдің көлік құралдарын сатып алу және еліне кіргізу шарттарын зерттеп шығу; Қазақстанға көлік құралдарын кіргізу ережелерін либералдау мақсатында тиісті НҚА-ға өзгеріс енгізу жұмыстарын жасау. Бұл шаралар Қазақстан азаматтарының сатып алу қабілетін арттыруға септігін тигізеді.

- Үкімет деңгейінде саяси ерік көрсете отырып, отандық тұтынушылардың мүдделерін қорғау мақсатында Кеден Одағының шарттарын қайта қарап шығуды талап ету;

- көлік нарығын жасанды жолмен реттеп отыру тәжірибесінен және РФ көлік өнеркәсібі мен Қазақстанның бір топ тұлғаларының мүддесі үшін көлік қалдықтарын қайта өңдеу тәжірибесінен бас тарту;
- көлік сату нарығы мен қалдықты қайта өңдеуді демонополизациялау үшін мүмкіндік қарастыру және соларға орай шарттарын жасау;
- Қазақстан тарапы Кеден Одағының Кеден Кодексінің қағидаларын қарап шығу бастамасын қолға алуы қажет.

2. Көлікті тіркеуге байланысты даудың шығуына ҚР ИІМ, ҚР МКМ мен Үкіметтің тікелей қатысы бар.

Сондықтан төмендегілер орындалуы тиіс:

- елімізге көлік кіргізу ережелерін қатаң қадағаламаған және 170 мың көлік иесінің заңды жолмен сатып алған мүлігін қолдануына тыйым салынуы оқиғасының туындауына себепші болған тұлғаларды жауапқа тарту;
- ЕЭО пен КО-қа сай елімізге кіргізіліп және қолданылып жүрген көліктерді құзырлы органдар тарапынан қатаң қадағалауға алу;
- ҚР территориясына кірген көліктердің мәртебесін анықтауға қатысты жұмыстарды жасау;
- Қазақстан территориясында Кеден Одағы аясында қолданылып жүрген көліктерге қатысты ҚР заңнамасына енгізілетін өзгерістерді дайындау.

3. 170 мыңнан астам көлік иелері үкіметтің көлікті тіркеуге қатысты ұсынып отырған ережелері мен шешімдерімен келіспейді.

Сондықтан:

- көлік иесін идентификациялау және оның тұрған орнын анықтау керек;
- көлік иесінің тұрғылықты мекенжайына көлік құралын уақытша тіркеуге алу керек.

4. «Оператор РОП» ЖШС жұмысына қатысты бірқатар сұрақтар бар.

Сондықтан:

- Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің табиғи монополияларды реттеу және бәсекелестікті қорғау комитеті «Оператор РОП» ЖШС жұмысының мақсатқа сай және тиімді жүргізілуін талдауы қажет;

- Сыбайлас жемқорлыққа қарсы күрес бойынша ұлттық бюро бағдарлама операторын «Оператор РОП» ретінде анықтау барысында жасалған жұмыстардың құрамында жемқорлық негіздері болып-болмағандығы бойынша тексеру жұмыстарын жүргізуі қажет.

5. Заңды білмеу оны орындау жауапкершілігінен босатпайды, алайда бекітілген тариф ҚР халқының басым бөлігі үшін тиімсіз болып отыр.

Сондықтан:

- қолданыстағы қалдықты қайта өңдеу құнын есептеу әдісінен бас тарту;

- жаңа, анағұрлым либерал есеп әдісі мен қалдықты қайта өңдеу құнын дайындау.

- елімізге әкелінген 170 мың көлік бойынша ымыралы келісімге келу. Мысал ретінде, бір реттік айыппұл салу. Тағы бір шешім нұсқасы – тіркеу төлемдерін бөліп төлеу немесе 50% жеңілдікпен төлеу.

#НАQ. #HalyqqaAdalQyzmet