

**Брекешев.** ... парк зарегистрированных легковых автомобилей составлял 4 млн единиц. Доля автомобилей более 10 лет составлял 72.5% парка это 2.9 млн. единиц. После введения утильсбора по показателям 21 года парк составил около 3.8 млн. единиц. Доля автомобиля старше 10 лет уменьшилась до 64%.

Вместе с тем доля автомобиля моложе трех лет выросла с 8.2 до 12.6% с 326 тысяч до 481 тысячи единиц. Действует программа по выкупу у населения вышедших из эксплуатации транспортных средств в виде предоставления денежной компенсации до 630 тысяч тенге либо в виде скидочного сертификата до 750 тыс. за авто и до 2 млн.тг. за сельхозтехнику на покупку нового авто отечественного производства. В рамках стимулирования сдачи населением вышедших из эксплуатации транспортных средств с 16 по 22 год собрано на утилизацию 215 тыс, вышедших из эксплуатации транспортных средств.

В 2016 году объем реализации как импортных, так и отечественных авто автомобилей составил 46 тыс. единиц из которых 10.8% это отечественные. По итогам 20 года рынок показал рост в 2 раза и составил 93 тыс. автомобилей. Объем производства в натуральном выражении выросли в 7 раз до 77,4 тыс. единиц. Размер ставок утильсбора в отношении транспортных средств утверждается приказом, нашим приказом нашего министерства на основании отчетов, предоставляемых Министерством индустрии и инфраструктурного развития, как я ранее упоминал, согласно пункта 7 методик расчета утилизационного платежа такая существует схема.

Согласно проекту приказа, об утверждении перечня продукции товаров, на которые распространяется расширенные обязательства производителя, предусмотрены исключения для снегоходов, квадроциклов и трициклов. Данный приказ сейчас находится на согласовании в Министерстве юстиции.

Средства утильсбора расходуются как на стимулирование автопрома, так и на создание инфраструктуры утилизации автотранспортных средств, выкуп старых автомобилей, также на решение экологических проблем. Это внедрение отдельного сбора, сортировки и т.д. Важно отметить, что сумма, на которую выдаются выплаты компенсаций за сдачу вышедших из эксплуатации транспортных средств, будут скорректированы с учетом пересмотра ставок, утильсбора.

Коллеги с Вашего позволения хотел бы предоставить слово вице-министру Министерства индустрии и инфраструктурного развития Карабаеву Марату Каримжановичу.

**Карабаев.** Сегодня у нас такой первый секторальный идет, на секторальном сегодня хотелось бы послушать экономическую обоснованность, предложенную активистами. Хотели послушать Тимура Жаркенова, какая ставка предлагается? И послушать импортеров и производителей и исходя из этого т.е. три мнения послушать и исходя из этого потом вместе экономически сопоставить. Если разрешите, то послушаем сперва активистов, потом производителей потом импортеров. И чтобы мы расчеты исходя из этого сделали.

**Жаркенов.** Большое спасибо за предоставленное слово. Хотелось бы отметить что у нас, вот мы предварительно позвали спикеров, я хотел бы предоставить слово Санжару Бокаеву.

**Бокаев.** Коллеги всех приветствую. Коллеги для населения вообще непонятен сам утилизационный сбор. Они спрашивают, что это такое? В ст. 386 экокодекса четко прописано, что такое утилизационный взнос. Это взнос, который уплачивается конкретно за транспортировку и утилизацию. И всем непонятно почему из этих денег осуществляется стимулирование автопрома.

В каком состоянии автопром, все мы знаем, потом по озвученной Вами статистике касательно состояния нашего автопарка у меня тоже вопросы поскольку в официальных данных есть другие цифры, которые подтверждают, что средний возраст легкового только автомобиля вырос с 19,2 до 19,7 лет т.е. средний возраст автомобиля 19,5 лет представляете себе. Это экология в первую очередь. Это то чем мы дышим. Это вопрос здоровья нашей нации. Непонятен механизм вообще.

Вот мы собирали 692 млрд. за эти годы, а эффективность ноль, эффективности нет никакой. т.е. если мы с вами обсуждаем только вопрос ставок для легкового автотранспорта, ставок утильсбора, мы должны понимать, что весь механизм — вот такой кривой остается, что по сути недопустимо. Смысл обсуждать ставки, если все криво, косо и эффекта не будет. И не важно мы будем собирать 100 тыс. тенге за автомобиль или 1 млн. тенге за автомобиль. Мы тогда должны понимать, что цели мы достигать не будем. Почему? Потому что, когда вводили этот утильсбор, никаких общественных слушаний проведено не было, экспертизы нет, профильные министерства эту экспертизу показать не могут.

Мы сейчас, с Вами по факту выполняем функцию парламента. Все эти дебаты, все эти дискуссии должны были проходить в стенах парламента. Но там одно слушание и все было бы принято. Мы понимаем почему это было сделано.

Поэтому, какая бы не была принята ставка утильсбора то мы должны себе отдавать отчет, что в любом случае весь механизм он кривой, косой и не позволяет нам достигать поставленных целей.

Мы говорим, что утилизация в первую очередь — это экологические цели. Во-вторых, я понимаю, что есть поручение главы государства. Первое поручение как бы формально выполнено закрыли ТОО «РОП», передали государству и сейчас вторая часть поручения это снижение ставок утильсбора. Если вы очень спешите, то конечно мы готовы согласиться с вами с этим кривым механизмом, но опять-таки повторяюсь. Это моя позиция до 100 тыс. утилизация за один автомобиль. При этом я считаю, что грузовая техника, спецтранспорт, он не нуждается в утилизации, потому что все бизнесмены, у которых имеется автотранспорт, они его дальше используют, они разбирают на автозапчасти, используют в других автомобилях, поэтому я против и считаю, что должен быть на них ноль.

Поэтому мы пойдем к вам навстречу и согласимся на этот кривой механизм с пониманием, что мы вместе с вами потом доотладим, донастроим, но ставка утильсбора должна быть не более 100 тыс. на один автомобиль. Поэтому господин министр зафиксируйте, пожалуйста. И вообще моя позиция такая, и я ее буду отстаивать, что необходимо на полгода или один год остановить вообще всю эту систему утильсбора потому что нам необходимо разобраться.

Вы видите, что случилось с вашим вице-министром, что случилось с руководителем ТОО «РОП», мы об этом говорили, наши ребята, весь наш актив на систематической основе публиковали все эти коррупционные схемы. Я думаю, господин министр это было до вашего прихода, поэтому не наступайте на те же грабли, я вас прошу не делайте то же самое преступление для того чтобы ... не идите на поводу лоббистов потому что это очень сильно потом может сказаться на вашей карьере. Поэтому я предупреждаю, кривой, косой механизм, как бы мы его не приняли, он потом все равно покажет, что было сделано против народа, против наших интересов, поэтому я еще раз повторяюсь, мы должны вместе с вами если вот у вас сильно время поджимает и вам надо отчитаться по исполнению поручений главы государства, то оно будет только таким до 100 тыс. тенге за один автомобиль.

И с пониманием, вот мы с вами давно знакомы, я вас знаю, как хорошего функционера, мы с вами знакомы уже много лет, поэтому я надеюсь мы вместе с вами этот вопрос дождем в плане донастройки. Либо если вы не готовы, то только останавливаясь, проведя тщательное расследование, заново проходя все эти процедуры по экспертизе, привлекать сильных экспертов и самое

главное это общественные слушания провести на должном уровне и анализ инвестиционного воздействия на всех нас.

В первую очередь я бьюсь за наших граждан, потому что видите какая ситуация была с автомобилями. Господин министр я вот вам скажу, что 4 компании готовы дать письмо со своими расчетами, то 100 тыс.тг. им достаточно на утилизацию. Либо отдавайте это в конкурентную среду. Вот из Союза вторичной промышленности я в прошлый раз говорил, вот господин ... говорил вот 100 тыс. за автомобиль вот это выше крыши. Мы будем утилизацией заниматься. А давайте тогда в свободную среду.

Во всем мире это достаточно это такой доходный бизнес, и только мы хотим из него сделать непонятно что. Пусть появятся новые заводы, пусть утилизируется в свободном рынке. Это новые рабочие места, это налоги.

**Брекешев.** Моя личная позиция ... я абсолютно с вами согласен в этом плане. То, что заниматься утилизацией этот рынок не монопольный, она должна быть в конкурентной среде. Пожалуйста, мы готовы рассмотреть любые варианты. Нормальные если дельные предложения есть, какие вопросы? Давайте садиться за стол переговоров, вместе обсуждать и выносить вот эти решения. От этого никто не убегает, и я с этим полностью согласен. Должен быть конструктивный, нормальный диалог. Единственный вопрос Санжар. Сам кривой, косой механизм. Это что подразумевается? Что конкретно в этом случае?

**Бокаев.** Что конкретно в этом случае? Я обосную. Первое: никогда не было прозрачности, как в финансах, так и в механизмах деятельности РОП. Также будет и с Жасыл Даму. Мы не видим финансы. Нам общественности никто, ничего не показывают, все тендерные свои вопросы они закрыли, никогда не показывали. Они полностью прятали свою деятельность. Потом они никогда не отчитывались и не согласовывали ничего. Я так думаю они с вами не согласовывали куда тратить деньги, в каких объемах, а если согласовывали, тогда я думаю, все те, кто подписывал и согласовывал они точно также сейчас должны отвечать ...

*Министр Бокаеву: Вы зависли. Коллеги, если можете, дозвонитесь, пусть подключится, завис человек.*

*Министр просит участников быть активными, дает слово следующему участнику.*

**Павлов.** Я внимательно изучал ситуацию, уроки, которой показали, что эти 200 с лишним тыс. автомобилей из РФ, мы понимаем, что около 100 тыс. из них, сейчас условно считаются не законными в стране. Но при этом понятно же, что нет у нас 100 тыс. граждан, которые злонамеренно, прям вот не законно хотят автомобиль приобрести.

Я думаю, учитывать их интересы и недавно у нас господин президент очень хорошую фразу сказал, что реформы, развитие и стабильность невозможны в условиях хаоса. А основа развития нашей стабильности — это законность и порядок. Я все-таки, предлагаю, соблюдать законность и идти в рамках того законодательства, которое есть. Но, полностью поддерживаю Санжара Бокаева насчет обсуждений, нужно, необходимо все абсолютно все ваши решения обсуждать и выносить на обсуждение с общественностью. И ни в коем случае, не закрываться и прятаться от СМИ и общественников. И все решения принимать с учетом общественности.

На сегодняшний день с учетом этих 100 тыс. граждан, которые фактически..., но я сам являюсь владельцем такого же автомобиля. Я не имел намерения криминального что-то совершать, но при этом я считаю, что если человек уверен в своей честности и порядочности и он готов оплатить какую-то давайте условно обозначим там 100 тыс. за утильсбор и 100 тыс. за первичную регистрацию. Если человек законопослушный, добропорядочный, почему бы и нет? Я прошу занести в протокол, как предложение. Давайте зафиксируем.

*Слово берёт Садыков, переговаривается с министром, задаёт вопрос на казахском языке.*

**Ушурбаев.** Ответим ... по КПН неоднократно данный вопрос поднимался, после того как полностью все средства и уставной капитал переданы Жасыл Даму и данный вопрос вы сейчас поднимаете, и он будет продолжаться. Данный вопрос мы в Минфине будем проговаривать.

**Садыков.** Сол суракты негизе уже поднимался неоднократно и при ТОО «Оператор РОП», при КПН есть, как вы горите есть закон по оплате КПН, после того как АО сформируется данный вопрос снова будет вынесен на обсуждение государственными органами потому что имеет место быть вопрос данный.

**Павлов.** Господин министр, касательно своего предложения, чтобы оно касалось того автотранспорта которые, были введены 31 декабря 2021 года и на выходе чтобы казахстанцы имели казахстанские номера. Пусть они будут желтые и с учетом соблюдения техрегламента вполне все возможно.

**Голос за кадром.** Касательно кривой схемы насчет стимулирования. Вот этот элемент заключение договоров финансирования стимулирования экологически чистых транспортных средств и вот так сумму возвращать ...

... не прозрачность в том, что сколько в компанию средств ... и потом сколько выплачивали это достоверно на самом деле, как бы не известно. Хотя министерство сообщило, сколько поступило, сколько выплачивалось назад. Но это компания и выплачивалось ли назад сколько средств, может быть больше, а может быть меньше и чем это обуславливалось и каким образом контролируются условия предоставления — вот такой субсидии как стимулирование. И такие вещи как стимулирование точнее субсидирование экспорта, например, удешевление автомобиля на экспортном рынке тоже ранее нигде не сообщалось, и кажется в экологическом кодексе не предусмотрено это.

Каким образом такие вещи вошли в отчет и в министерстве появились по ним и возникают сомнения. Зачем вот эти договора стимулирования — это достаточно непрозрачный элемент. Каким образом зарубежные компании крупных инвесторов та же Тойота нам привлечь для того чтобы заключить договор стимулирования с АО с транснациональной компанией разве можно применять этот элемент субсидирования.

Разве это не должно быть государственный механизм предусмотренный где субсидии выделяются обусловленные уровнем локализации, обусловленные ...

**Брекешев.** Коллеги мы собрались чтобы обсудить по ставкам утильсбора автотехники. То, что ранее высказанные предложения, я лично готов с вами встретиться, давайте пожалуйста здесь в очном формате встретимся и обсудим все эти предложения. Есть определенные законодательные нормы, согласно которых мы двигаемся, и оператор РОП он в законодательных рамках, он двигается, поэтому если есть предложения, если есть сомнения по прозрачности работы этого РОПа по заключенным договорам, это не вопрос давайте обсуждать это все. Потому что сейчас здесь не могу конкретно сказать - да ребята, оказывается это были коррупционные не прозрачные схемы и т.д. но это тоже будет неправильно.

Давайте садиться за стол переговоров и по каждому направлению готов выслушать ваши предложения, показать законодательную базу, как мы должны двигаться. И тогда уже принимать какие-то определенные решения.

**Дворецкий.** Вот сейчас речь идет об утилизации, но на самом деле о процессе утилизации ни одного слова не было сказано. Это все было решено, более пяти лет назад. Причем практически без нашего участия. И ответ был полной тишины. И только под влиянием и давлением со стороны общественности, которую существенным образом организовал Санжар Бокаев, президентом, который по сути, по моему мнению, который только сейчас стал полномочным президентом, принято решение.

Поэтому вот эта суэта лично для меня она напоминает попытку замести следы и как опять же сказал президент - Избавиться от запаха коррупции, не избавившись от его источника. Вот когда нас пять лет назад господин Рау занимавшийся этой темой в Миндустрии пригласил, я с удивлением обнаружил, что процессом руководит иностранный гражданин, который вообще никого отношения ни к утилизации, ни к экономике не имеет. Он представляет РОП. И было совершенно не понятно, кто автор? Было непонятно где ТОО? Каким образом депутаты умудрились в виде закона принять в пользу одного гражданина из 18 млн. Ничего этого не было.

Человек, который выстроил вот эти для меня было ощущение Нью-Васюков, он вообще не разбирался в теме утилизации, он сказал, что эти деньги, большие деньги, будут расходоваться на создание большой инфраструктуры в стране, с помощью этой инфраструктуры мы будем перерабатывать лом. Мы ему ответили, что никакой инфраструктуры не требуется, у нас есть порядка 300 предприятий, а если перевести на площадки это порядка тысяч площадок, где этот процесс в течении 30 лет осуществляется. И это бизнес, на него ни копейки денег не надо. Если вы речь ведете о неких дешевых инвестициях, чтобы выйти на технологии 21 века, это другой вопрос. Давайте мы посчитаем, сколько нужно денег, чтобы утилизировать и разобрать полностью одну машину легковую. Мы посчитали.

На тот момент это было где-то порядка 30 тыс., сейчас мы сделали на 22 год это примерно 50 тысяч тенге. Если все детали, которые мы из нее извлекли продать, это получается минимум 100 тыс. т.е. очевидно, что это бизнес. Поэтому прежде чем обсуждать вот эти вещи, тем более которые напрямую к утилизации не относятся необходим мощный аудит. И не только финансовый аудит. Я посмотрел некоторые цифры. Кстати, расчеты о которых я говорю, они в себя включают и демонтаж, и жидкости слив там, коробки передач и т.д., все абсолютно, все он включает. Я хотел бы альтернативную цифру услышать от МИИРа. Есть ли она у них, и как она обосновывается?

Теперь в рамках РОПа из общей информации. Более 100 млрд. потрачено на утилизацию. Вот если сравнить с нашими расчетами, то максимум 10% из этой суммы — это реальные затраты. Возникает тогда вопрос: а где же еще 90 млрд. из этой суммы? Т.е. нужна проверка. Если это уполномоченный орган не может сделать, пусть нам дадут ключевые цифры, мы сделаем это сами, тут нет совершенно никаких проблем. Теперь министр Атамкулов говорит, что мы за счет этих денег поддержим автопром, за счет этих денег. Т.е. забрать деньги у одних, у населения и отдать автопрому, но это слишком примитивная схема.

Я Вам хочу сказать, что по этой же схеме господин Атамкулов поддерживал металлургов. Он собрал, у нашей отрасли 150 млрд. за это время, пока он был министром. Путем запрета на экспорт и т.д. И металлурги в результате получили сверхнормативную прибыль сверх прибыли за счет падения рыночной цены 30 млрд. он создал колоссальную проблему. И сейчас господин Карабаев является продолжателем этого. Т.е. до сих пор в стране существует незаконный запрет на экспорт. Примерно такая же схема, если будет применена сюда, это будет означать только одно, что поверхностно выполнено поручение президента. Перевод осуществлен в госструктуру и второе снижен утильсбор. Но никак мы не вошли в глубь, мы никак не проанализировали, то что было, мы никак не выстроили четкую схему, как это должно продолжаться.

Поэтому я поддерживаю Санжара, надо сделать паузу минимум полгода, и не таким образом, как вот, например, вы как министр пришли, от моделировали, сказали потом, еще что-то. Сесть, системно, в рамках конкретно рабочей группы досконально каждому профессионалу, каждому эксперту дать возможность высказаться, выстроить четкую схему, которая реально будет приносить пользу для нашей страны для наших граждан, и она будет прозрачна для населения. Ее поддержат.

Вот такими на самом деле должны быть депутаты. Которые если избираются по одномандатному округу, то приходят и отчитываются перед своими избирателями. А не втихомолку голосуют, сейчас вон пришел новый глава государства они голосуют ему на верность.

**Брекешев.** Владимир, мы вас услышали. Я хотел бы небольшой комментарий по вашему выступлению по поводу аудита. Аудит сейчас на стадии завершения, буквально вчера уже прошла регистрация в комитете по передаче ТОО «Оператор РОП» в пользу государства. Все счета, текущие счета и т.д. все полностью перешло теперь все это находится в ведении государства.



Понятное дело, что суммы не маленькие, я об этом уже говорил, только на счетах банков второго уровня сейчас на депозитах лежит порядка 220 млрд. Часть лежит в иностранной валюте, часть в национальной валюте. По этому всему, сейчас как завершится полностью передача, оформление мы собираемся сделать очень серьезный аудит. Пока кто это будет делать, когда начнется я сейчас сроки назвать не могу, но по деятельности, по финансовым затратам и т.д. будет проведена проверка. Я имею в виду деятельность ТОО «Оператор РОП». В этом планы у нас такие есть, и они будут осуществлены. Спасибо.

**Телицын.** Мы представляем Союз международных перевозчиков и хотим свои позиции по утильсбору высказать. В чем насущность его и в какой ситуации мы сейчас находимся. Первое, это вот утильсбор. Я конечно поддерживаю предыдущих оппонентов, он не соответствует своей сущности закона. Его надо приостанавливать, подключать юристов и что-то делать новое.

Потому что сам правовой механизм немного не соответствует действительности того что мы хотим делать. По конкретно международным перевозчикам. Нам ставки налогов сделали вот на седельные тягачи более 3 млн., мы конкурируем на международном рынке с десятками фирм из разных стран. У них ставка ноль. Они просто над нами смеются, говорят вы сами себя с рынка убиваете и как бы мы проигрываем конкуренцию.

У нас вот у нас был наш рынок мы 52% имели перевозок, на сегодня после введения утильсбора мы ушли по статистике на 28%, но, если убрать мошеннические схемы, которые заходят иностранцы мы упали на 8%, мы потеряли 92% своего рынка это в эквиваленте 1,2 млрд. долларов мы теряем ежегодно. Какой там автопром эти деньги даст? У нас на грани банкротства сейчас 30% всего автопарка. Они выживают, их задавили кредитами, не тянут ставки и не тянут конкуренции. Мы убили нашу отрасль. Что нам взамен дали. Нам предложили ИВЕКО. Это был шумный проект. Мы сказали, что ИВЕКО не пойдет. Она не популярна в мире, у нас его всего 1,2%. Нет, будете на ИВЕКО ездить. Цена ИВЕКО нам предложили на выходе отказались, на сегодняшний день ИВЕКО нету.

Мы написали проведите аудит, чисто коррупционная схема, писали президенту, генеральному прокурору в итоге все это ответов нет, ИВЕКО нет, ничего нам не дали, отрасль загубили и на сегодня, чтобы нам выйти из него, нам надо отменять утильсбор вообще. Потому что мы сейчас сдаем по утилизации мы сдаем на кастинг. У нас есть в Павлодаре такое предприятие

металлургическое и за утилизацию одного тягача мы получаем 1 тыс. долларов. Они его прессуют, расплавляют и получают из него металл. Так действует весь мир. Вообще то нам надо разобраться с экономистами вот по ИВЕКО, кто делал проект, бизнес план. Мы его кое-как нашли они гарантировали 400 тягачей ежемесячно производство. 80млн. долларов бюджет в итоге ни тягачей, ни бюджета, ничего нет. В итоге, они нашу отрасль полностью загубили.

Мы сейчас проиграли, вне конкуренции все иностранцы захватили все рынки, хотя мы транзитная страна рядом с Китаем. Мы должны в бюджет больше доходов, чем нефть и газ. Ну так по экономическим законам должно быть. А мы все в убытках. Но надо же садиться за стол и делать предложения, надо отрасль выводить и разбираться с этим законом. Я предлагаю, незамедлительно приостановить действие закона на международные перевозчики тягачи, отменить утильсбор, потому что нам надо на ноги подняться. И сделать комиссию, постоянно действующую по данной реформе потому что процесс уже перешел в политический вопрос. У нас доверие среди перевозчиков мы провели ноль целых из десяти проектов зеленой карты ни одного не было за 4 года реализовано. Надо что-то делать, мы надеемся на Вас господин министр, как новое должностное лицо, что Вы нас услышите и поддержите. Спасибо.

**Карабаев.** Мы с руководителями ассоциаций тоже эту тему обсуждали, расчеты предоставили, мы готовы идти на существенное снижение. У нас по седельным тягачам отдельная подгруппа. Господин Телицин, можете мобильный номер Сактаганова взять, можем обсудить. Отдельная группа работает. Мы как отраслевой государственный орган ответственны в том числе за перевозку.

**Шакуов.** С 2015 года изучаем тему утильсбора в некотором роде на самом деле не понятно позиция псевдоактивистов которые за счет руками автомобилистов, пытаются поднять все это негодование...

... все-таки хотелось бы определить такой вопрос. Что делать с теми людьми, которые завезли свои автомобили с такими номерами? И поддерживая господина Павлова хотелось бы все-таки предложить с ними провести работу. Если их машина подходит под Евро 4 и техрегламенту МВД им надо дать какую-то скидку в районе 100 тыс. И прекращать этот сыр бор по автолюбителям потому что в принципе только они возмущены, а остальная индустрия как сельхоз, кабели, тягачи в принципе сколько я участвую в заседаниях многие были согласны с какими-то моментами.

Соответственно мое предложение: закрыть эту тему с ними, чтобы это были прорехи государства, прорехи законодательной базы, соответственно они оказались в некотором роде жертвами, буду все-таки признателен с ними закрыть тему. И в принципе больше никто и никогда не говорит про этот утильсбор по автотематике. Так как мы собрались именно по автомобильной теме давайте, все-таки конструктивно говорить. Здесь много желающих. У меня такие предложения. Спасибо за слово.

**Брекешев.** Что касается завезенных машин, тут она тема такая. На две части делится. По первой части — это тут больше вопросов к МВД. По поставкам понятно, поставки мы сейчас обсуждаем. То, что коллеги я прошу вносить вопросы и предложения, относящиеся именно к компетенции тех министерств, которые сейчас здесь находятся. Т.е. это нашего министерства экологии и министерства индустрии.

**Тлеухан.** Господин министр здравствуйте я на связи. Вот это мой офис. Я хотел с Вами поделиться информацией. Здесь разложена информация по РОПу и по структурам, которые там работали. Просто это гражданская позиция, бизнеса имеющего к этому отношения не имею, но хотел бы рассказать, как все это вообще выглядит. Я думаю, будет интересно Вам и остальным людям увидеть. Это, к сожалению, один человек, который был в центре всей этой паутины.

Здесь одно ключевое звено по имени ... (*Махади Меруерт?*) через которое были все компании в переработке увязаны. Практически все. Это ... это уборка мусора по Астане, это ..., это ... там есть и другие организации, которые связаны с переработкой. Наш основной вопрос, как и у граждан, которым не безразлично экологическое будущее Казахстана, это в том, чтобы провели масштабный аудит и мониторинг всего, что происходило. Здесь же есть и структуры Светланы Коротенко. Это ... (*Таза Энерджи Сольюшнс?*), которая выиграла, которая имеет отношение к выигрышу, строительству мусоросжигательных заводов, это и руководитель ассоциации Айгуль Соловьева, от ассоциации экологических организаций Казахстана.

Я думаю все эти имена, которые надо взять под карандаш соответственно надо все изучить и понять, как это все происходило. Теперь также возвращаясь к экологической тематике. Есть понятие, есть еще парниковые газы. По парниковым газам господин Аллахвердиев Рамис очень активно продвигал вопросы биржи для торговли парниковых газов. Здесь у нас ясно, по Болашаку защищал диссертацию в Лондоне по парниковым газам и поэтому мне это тематика интересна.

Со своей стороны, готов помочь, чем могу, для того, чтобы разъяснить ситуацию, что у нас происходит с парниковыми газами и с выполнением обязательств по парниковым газам Казахстана. Ведь ООН уже выставил ... т.е. несоответствие взятых обязательств Казахстаном, т.е. это оценка ниже плинтуса и очень грустно это слышать, когда президент — это тот человек, который занимал вторую позицию в ООН. Поэтому координаты мои известны, какие нужны вопросы, готовы вам помочь.

**Брекешев.** Спасибо, Мейрам. Очень интересно Вы там схемы показали, конечно есть желание больше ознакомиться с ней. Посмотреть так, чтобы для всех это было понятно. Что касается парниковых газов тоже очень серьезная тема и сейчас у нас национальный план. К сожалению, мы должны были его утвердить до конца года, но до сих пор еще мы пока его обсуждаем.

Буквально сегодня у нас состоится встреча, совещание между госорганами именно по этой теме. Конкретно с Министерством энергетики и Министерством индустрии и инфраструктурного развития, потому что мы выставляем, как экологическое ведомство свои требования, но надо все это смотреть с учетом экономики, как это будет сказываться на реальных секторах экономике.

Поэтому сегодня мы вот такое совещание собираемся провести понятное дело, что Парижское соглашение и наши международные обязательства никто не отменял. И то, что сейчас ООН, вы говорите там, выдвигает, что Казахстан не выполняет требования, пока ноты такой я не видел. Это, наверное, не совсем корректная информация. Мы взяли на себя обязательства к 30 году минус 15%, которые мы планируем достичь. Это безусловная цель. Есть еще кроме этого условная цель.

В рамках стратегии низкоуглеродного развития Казахстан до 2060 года — это минус 25% к 2030 году, но при поддержке уже международных финансовых институтов, фондов там и т.д. Поэтому я бы знаете если есть у вас такая возможность мы могли бы встретиться допустим у нас в офисе. Пожалуйста я готов с Вами в любой момент встретиться и как раз, ну и РОПовские дела и вопросы парниковых газов было бы интересно с вами обсудить.

**Абсатов.** Представляю в том числе и перевозчиков это порядка более 250 транспортных компаний, которые занимаются международными перевозками я бы попросил на сегодняшнем совещании отметить позицию Союза транспортников. Это установление нулевого утильсбора т.е. его отменить если

обращаться к международному опыту, то есть опыт в Белоруссии которое ежегодно продлевает указ президента и отменяют плату утильсбора.

В прошлом году приняло аналогичные меры Республика Узбекистан у них тоже освободили международные перевозки от утильсбора. Я бы хотел, обратить на это тоже внимание. И мы минимум уже, как три года постоянно между двух министерств находимся это МИИР и ваше министерство, в которые постоянно вносим предложения и просим, чтобы освободили нас от утильсбора. Яркий пример до этого мы приводили это снижение доли участия наших казахстанских перевозчиков на международном рынке. По сути, к нам заходят иностранный перевозчик и те перевозки которые должны осуществлять наши отечественные компании, они забирают их себе, потому что мы становимся не конкурентоспособными. Даже если раньше мы Узбекистан не воспринимали их, как конкурентов то сейчас мы уже значительно воспринимаем, потому что их парк за это время как отменили, утильсбор значительно вырос.

И я бы попросил МИИР обратить внимание, что мы не просим о значительных снижениях ставок, а просим нулевого сбора. И попросить МИИР, чтобы они приняли одну информацию, что у нас нету надлежащего выпуска седельных тягачей за что вы постоянно боретесь это Ивеко, которого в целом нету о котором говорят, что он есть, когда обращаешься постоянно идет отказ и цена его намного выше чем если брать линейку мировых брендов если брать Россию, если брать в европейских странах, то цена Ивеко, которую предлагали раньше в Казахстане.... т.е те деньги которые изначально перевозчики могли бы вкладывать сюда в Казахстан, приобретая седельные тягачи т.е. создавая рабочие места, создавая и поднимая экономику они в принципе остаются не востребованными. Поэтому еще раз хочу подчеркнуть, чтобы отменили утильсбор. Спасибо.

**Кульбаев.** Добрый день коллеги, приветствую всех участников данного рабочего проекта, рабочей группы обсуждения. Сейчас выслушали много разных позиций и хотелось бы отметить, что мы поддерживаем позицию именно отмены утильсбора не отмены его, а снижение его, введения моратория так как он не может выступать заградительной мерой и поддержкой автопрома.

Данный утильсбор, он очень сильно влияет на ценообразование, это уже ставка несоразмерно завышена. Как мы уже отмечали, и как уже отмечали до этого, коллеги ... это все мы неоднократно обсуждали писали и в Атамекен и в РОП и обсуждали даже с представителями Минэкономики, однако почему-

то интерес РОП этот эксперт не видел, эти ошибки, и пропускал их каждый раз в приказы. И они вновь у нас повторились в поэтому как озвучивали коллеги, ходатайствуем просим о введении моратория на утильсбор и не рассматривать его, как поддержка автопрому.

**Кушнерев.** Хотелось бы заметить, что почему во всех этих обсуждениях не включены автобусы. Ведь у нас автобусы по большому счету самый битый сегмент, потому что тарифы регулируются государством, навязываются какие-то льготы это все за счет нас перевозчиков пассажиров. Но автобусы почему-то нигде не включены и не обсуждаются.

Поэтому по автобусам и по международным, и по внутренним кроме городских, потому что город у нас как бы то не было обеспечивается внутренним рынком, т.е. якобы они у нас собираются, но международные автобусы у нас не собираются третьего класса. И поэтому по ним у нас огромная просьба чтобы нас поднять с колен по нулевой ставке.

Вопрос также по первичной регистрации, там тоже вопросов очень много так как мы реально отстаем от развитых стран, в плане чего мы покупаем автобус в той же развитой стране приезжаем, растамаживаем, первичную регистрацию платим, утильсбор и это накладывает на автобус еще порядка 15%. Вот на сегодняшний момент в Костанайской области около 70% внутриобластных перевозок потеряно. Техники нет.

Все смотрят на развитые наши города Нурсултан, Алматы, где население миллионное. А что говорить о городе Рудный, там население 60-70 тысяч населения о каких там автобусах в 30- 40млн. может идти речь у них спасение, например, с Германии завезти в пределах 10 млн. технику, чтобы она на выходе была и обновится парк. Поэтому хотелось бы чтобы в эту работу были включены все специалисты и по автобусам тоже нужно включаться. Не забывать. Спасибо.

**Атабаев.** Как раз вопрос автобусов городских, например. На примере алматинского транспорта я вам небольшие цифры покажу, расскажу. Вообще в Алматы 1843 автобуса из них у городского муниципального автопарка 1052 участников. За весь прошлый год было приобретено частниками 41 автобус, а государственным автопарком было приобретено 132. Это о чем говорит, что разница не в пользу частникам. Частникам тяжело приобретать автобус, невероятно затратно.

Средний автобус 12 метровый стоит 46млн 200 тыс., представьте какая сумма не маленькая, а их надо покупать много тем более требованием государства,

непосредственно акиматом стоит, ежегодно обновлять 20% автобусного парка. Представляете, это скажем 100 автобусов в одной автопарке 20% это каждый год, каждый автопарк должен покупать минимум 20 автобусов. Это только обновление. Не касательно того что имеются план вообще вернее недостаток этих автобусов.

Городу Алматы еще дополнительно нужно расширять не менее 1000 это колоссальные суммы. Т.е сумма 46 млн. стоит средний автобус 12 метровый, а затраты идут, ложатся на бюджет города оно должно возместить, тем самым если мы уберем уменьшим этот утильсбор стоимость автобуса уже уменьшится. Поэтому просим опять-таки убрать этот утильсбор. Он нам не нужен.

**Сактаганов.** Добрый день, уважаемые коллеги! Мы есть те натуральные дальнобойщики про которых говорил Павел Телицин, про которых говорил вице-министр Карабаев. Это мы и есть те дальнобойщики, о которых господин Токаев осенью сказал, поддержите дальнобойщиков. Огромный рахмет, но поддержку до сих пор обсуждаем.

Хотим обсудить, вот есть государство Белоруссия. Есть прекрасный МАЗ и есть 35 тысяч белорусских перевозчиков. Государство вкладывает в них деньги. Они приносят в страну валюту. Евро 6 у них ноль. Они сейчас приходят в Казахстан и открывают свои транспортные компании. Нас, в 2017 году было 11 тысяч в 21-22 году нас стало 7 тысяч. Почему? Потому что приказ в лице Лаврентьева сделал седельный тягач до 20 тонн. А у нас нет таких машин в Европе, нету. Надо спецзаказ, ну чтобы получить свыше 20 тонн. Прекрасно, мы опять в яме.

Посмотрите на Хоргосскую границу или на Алашинку одни стоят белорусы или россияне стоят на новых Вольво, Мерседес, Ман. Хотя они тоже выпускают Камаз, МАЗ, но они все на новых машинах, а мы стоим последними, у нас нет машин. Нет обновления подвижного состава. А вы понимаете, как воспитать водителя-дальнобойщика. Я сам имею транспортную компанию. Я боюсь за этого дальнобойщика, потому что он на трассе один и он едет.

Я лично сам выступаю за утильсбор, все говорят против утильсбора, а я лично поддерживаю утильсбор. Давайте в утильсбор льготный режим сделаем до 5 лет. Будем завозить нормальные машины. Пятилетняя машина в Европе это для нас суперидеал. Белорусы, россияне все покупают пятилетние машины. Сейчас в Европе невозможно найти Евро-5, они все Евро-6, все. И мы ищем эти машины и хотим работать.

Теперь второй режим, господин Карабаев мне обещал разделить бортовую машину от самосвала. У нас почему-то в одном сегменте находятся и бортовая машина, и самосвал. Чем они побратались как два брата, я так и не понял. В российском, в белорусском, везде бортовая машина отдельно. Дальнбойщики всего используют две машины: седельные тягачи и бортовая машина. Аумин. Больше у нас другого подвижного состава нет. И вот мы думаем такие схемы, привозим эти машины в разобранном виде, восстанавливаем здесь шрот, делаем какие-то схемы. Ну, например, в Алматинской области есть схема без утильсбора и без первичной регистрации ставят машину на учет. Полный вперед. Зачем кому то, что-то платить?

Поэтому давайте сделаем до 5 лет льготный режим 2-3%, будем завозить свежие машины. Зато это будет официально. Все натуральным образом оплаченным, будет все красиво. Я вот лично давайте до 3 лет 2% поставим. До 5 лет коэффициент 5 поставим, оплатим этот утильсбор. Не надо в этом старом барахле рыться, будем сейчас рыться, а время пройдет. Надо покупать машины и работать. Что для нас 2% да это нормальный расход. 3% нормально. 5% тоже нормально, но не 41 %, это же сумасшедший налог. Стоимость утильсбора больше стоимости машин так же нельзя. Спасибо.

**Захаров.** Я хотел два вопроса в основном затронуть. Первое это конечно по нашей теме ... были введены ставки утильсбора по нашей технике, почему потому что ... что касается автомобилей, но у меня тоже есть своя гражданская позиция, я очень переживаю, за то, что творится у нас. То, что было в Министерстве экологии т.е. достучаться практически невозможно было. Все мы, алмаатинцы в частности наблюдаем, что на дорогах творится. Конечно, очень старый автопарк особенно те машины, которые из регионов приезжают. Я здесь никого не хочу обидеть. И у меня есть такая идея, многие мне то же самое говорили, давай все-таки утильсбор на выкуп этих автомобилей старых, негодных и которые загрязняют экологию города.

Наверное, утильсбор действительно нам нужен, но при условии, что он будет правильно рассчитан, он будет на системной основе использоваться для выкупа старых машин, которые портят экологию города тем самым мы убьем сразу двух зайцев. Снимем социальное напряжение, в городе и вообще в стране это раз. Почему, потому что многие не секрет не могут просто приобрести автомобиль. Ну давайте выдадим им сертификаты, давайте выкупим автомобиль и дадим им возможность купить новые авто у тех же автодилеров, которые работают у нас достаточно успешно.



Автопроизводители. И не важно, они собирают отверточной сборкой или это полная сборка. Это вот раз. Второй момент. Мне хотелось бы, чтобы эта работа не останавливалась. То, что мы уже собираемся, собираемся второй раз. Я надеюсь, что эта работа продолжится и мы готовы в ней активно участвовать. Ну вот и все что хотел сказать.

**Брекешев.** Хочу пару слов сказать в отношении, вы же и ранее направляли свои предложения в отношении исключения для снегоходов, квадроциклов и трициклов. В принципе этот приказ он уже имеет место быть. Сейчас проходит согласование с государственными органами именно на сегодня он находится на согласовании в Минюсте, поэтому на эту технику утильсбор распространяться не будет.

**Садвакасов.** На протяжении 11 лет мы перерабатываем вторичные продукты, вторичные ресурсы. Мое мнение по данному вопросу. Мы забываем, что автомобиль является тем же набором ценных материалов пригодным к переработке и проведя анализ своей хозяйственной деятельности по закупу, сбору и переработке вторичных ресурсов, мы пришли к ориентировочной цифре от 48 до 53 тг. за кг вторичного ресурса.

Эти цены варьируются в зависимости от стоимости энергетических показателей, которые у нас идут на дизтопливо, электричество и прочее. Мое предложение на данный момент ввести мораторий по подсчетам тех сумм утилизаций. Автомобиль если в расчете составляет порядка там от одной, до десяти, пятнадцати тонн, то эта сумма будет адекватна для компенсации затрат переработчиков и развитию отрасли. Спасибо.

**Амрин.** Необходимо отметить, что все нацелены только на то чтобы снизить коэффициент утильсбора на седельные тягачи. Глава государства 10 июля на расширенном заседании, он отметил, что необходимо пересмотреть ставки сбора именно в первую очередь на седельные тягачи и в том числе на остальную грузовую технику. Я ранее отмечал, что порядка 4 тысяч грузовых автотранспортных средств это седельные тягачи у нас в Казахстане и порядка 3 тыс. это грузовые техники автосцепки на международных перевозках.

И для МИИР предложение, чтобы рассмотрели в том числе и на грузовую технику, тандема автосцепки. Мы со своей стороны соответственно техрегламенту, международным соглашениям и договору перевозчиками планируем закупить автотранспорт экологического класса Евро-5, это не шрот. Это в соответствии с европейскими нормативами там высокий класс экологичности. Градации и утильсбор должен быть разбит по видам

транспортных средств и в том числе по срокам эксплуатации. Если до трех лет — это наименьший коэффициент, до пяти лет, это среднее значение и выше, выше, чтобы шрот в Казахстан не пришел.

В то же время предлагаем рассмотреть вопрос, чтобы утильсбор уплачивался на момент утилизации, либо выставлялись бы какие-то льготы именно на оплату утильсбора в виде рассрочек. На один, два, три года. В целях чтобы тут по грузовой технике не было вопросов по коммерциализации техники надо смотреть чтобы транспорт в течение двух трех лет не перепродавался. Спасибо.

**Оспанов.** По седельным тягачам у нас есть понимание — вот здесь рассмотреть все предложения потому что я как председатель комитета хочу сказать, что вопрос перевозки очень важен. Мы понимаем, что в первом плане мы засчитаем промышленность производства и ВТО же время надо понимать, что от ценопонимание от транспортных также зависит. В этой связи, когда у нас будет, у меня просьба чтоб вот эти уже предложения сформировали. Спасибо.

**Заиров.** Я хотел уточнить, мы сейчас обсуждаем ставки утильсбора для утилизации? Или небольшое снижение утильсбора? Мы говорим о корректировке ставок утильсбора.

**Брекешев.** Коллеги, я бы хотел предложить вот следующее. Сейчас мы второй и третий раз уже собираемся и выслушиваем только предложения общественников, ассоциаций и т.д. Я считаю, что необходимо все-таки МИИР представить уже какое-то свое видение по конкретной ставке утильсбора и давайте, наверное, потом уже будем обсуждать.

Понятно, что мы может и завтра, и послезавтра еще раз десять провести встречу и выслушивать опять предложения, но предложения на сегодняшний день я ничего нового не услышал. Понятно все говорят либо этот утильсбор совсем отменить, либо его снизить. Если есть какие-то расчеты направьте пожалуйста МИИР. Я считаю, что МИИРу необходимо вынести на обсуждение конкретные цифры с какими-то расчетами.

**Карабаев.** Мы второй раз собираемся, первый раз было общий. Далее договорились секторально. Сегодня наша задача послушать всех тех, кто вообще отменить, послушать всех тех, кто снижение.

Первое считается что утильсбор только за утилизацию автомобильной техники и что она должно стоить 100 тыс. тенге. Теперь отдельно слышим,

чтобы она была занижена вот эту модель нужно считать. Я попрошу еще послушать производителей и импортеров. Потом сопоставим и сделаем предложения.

**Заиров.** Утильсбор должен быть только для утилизации, и мы просим снизить до 100 тыс. на легковые авто, на автобусы, грузовые автомашины в том числе автокраны, бетономешалки седельные тягачи, квадроциклы, вообще отменить этот утильсбор. Есть такой момент что вот такая ситуация случилась, что даже на квадроциклы которые стоят от 200 тыс. до 800 тыс. у нас существует утильсбор, который 500 тыс. тенге.

Но вы говорили, что будет приказ надеюсь, что его исключите. Далее после введения утильсбора цены на автомобили выросли за 6 лет более чем в 2,5 раза, парк автомобилей продолжает стареть. У нас доля автомобилей старше 10 лет увеличилась. МСБ у нас также не может позволить себе обновить свою технику по доступным ценам. Для примера у нас даже на автокран утилизационный сбор равен 6 млн. Последние полгода наблюдается дефицит новых автомобилей.

Вот что у нас получило население от утильсбора. Что получило государство от утильсбора? Автопром не уплачивает налоги по таможенным пошлинам потому что законодательно они освобождены от этого. В результате государство не дополучает млрд. денег в бюджет. Там если посмотреть по Азия Авто, то они остались должны государству 174 млрд. и со слов МИИР с прошлой рабочей группы этот долг накопился за 9 лет. Т.е. 9 лет мы ждали пока там у них накопится 174 млрд. Далее если раньше наши деньги уходили за рубеж за автотранспорт, т.е. сейчас у нас деньги уходят за рубеж на покупку для комплектующих автопрома.

Что касается экспорта что сейчас у нас происходит, то достигается за счет субсидирования и за счет снижения цены. Вот был оператор РОП где на экспорт автопрома было выделено 13 млрд. У нас был пример, когда мы сравнили цены на JAC J7 и в России наша машина JAC J7, продавалась на 1 млн. дешевле, т.е. мы импортировали комплектующие без налогов без таможенных пошлин, собрали и экспортировали по заниженной цене. Государство тратит деньги на субсидирование процентных ставок по льготному кредитованию 82 млрд.

На снижение процентной ставки для автопроизводителей выделено 10 млрд. для реструктуризации кредитов автопрома выделено 11,5 млрд. ...

Чего достиг автопром? За 18 лет автопрома если считать с Азия Авто с 2003 года и КАМАЗ 2005 год, то при сборке автомобилей у нас не используется запасные части, произведенные в Казахстане. Даже наши аккумуляторы завода Кайнар не устанавливаются на автомобили. Если сравнивать с Южной Кореей, то они за 18 лет добились из того что у них 95% запасных частей производится в стране, в Южной Корее. И если посмотреть типовые соглашения других соглашений у нас нет потому что они под секретностью, то по этим соглашениям только по двум моделям нужно производить покраску и сварку кузова, а по остальным моделям у нас в Казахстане 167 моделей достаточно производить сборку.

Это у нас если посмотреть типовое соглашение — это прикручивание колес, установка аккумулятора, заливание тормозной жидкости и т.д. Следующие есть косвенные моменты, которые указывают на то, чего мы достигли. Наши ценители автобизнеса где выступают против системы автоматизированного проектирования, которое позволяет контролировать, чтобы было реальное производство, а не сборка. Т.е. наши еще не готовы к такому контролю. Также наши выступают за отсрочку по увеличению доли локализации по производству автомобилей, для участия в закупках в странах ЕАЭС аж на 30 лет. Если сравнивать с Россией, то у них производятся запасные части, мы даже у них покупаем запасные части на Тойоту, Хюндай.

По поводу последствий, которые нас пугают. Если отменить утильсбор то в Казахстан станут завозить старые автомобили. Почему этого не надо бояться. В Казахстане у нас есть техрегламент который защитит от старых автомобилей. Вторым вариантом если по каким-то автомобилям техрегламент не спасает у нас есть регистрационный сбор, сбор за первичную регистрацию, который равен 1,5 млн. тг. Это очень большая сумма и если сдвинут сроки автомобилей с трех до десяти лет и оставить сбор за первичную регистрацию с каждой машины старше 10 лет, то к нам не будут поступать старые машины.

Если у нас произойдет снижение цен на автомобили, будут поступать доступные, качественные автомобили то наоборот поток старых машин перенаправится в Россию и другие страны ЕАЭС. Следующие опасения автопром не сможет выполнить заключение о промсборке. Но действующее соглашение, как я ранее отметил готов только по двум моделям сделать покраску и сварку и это третье соглашение не приведет к производству авто. Нужно пересматривать, чтобы у нас были заводы именно полного цикла, чтобы у нас производились запасные части.

Если такие заводы будут, тогда нет смысла держаться за эти соглашения. Следующее также было в одном из ответов депутата, что у нас в стране собираются и планируются открыть заводы по производству запасных частей. Там было указано шинно-чугунные детали для двигателя, мосты для КАМАЗов, ручки дверей кожухов... но это очень мало. Если вы знаете, что для производства автомобиля требуется несколько десятков тысяч запасных частей и у нас 167 моделей авто. И последний аргумент то, что иностранные инвесторы вложили в автопром и из-за отмены утильсбора испортятся отношения с иностранцами.

Ни в одной развитой стране утильсбор не используется, как заградительная мера для развития автопрома. Кроме того, большинство привлеченных инвестиций в автопром на самом деле это льготные кредиты, лизинги, льготная деструктуризация от нашего государственного института. Для иностранных компаний автопром Казахстана скорее всего обычная дилерская сеть по реализации почти готовых автомобилей. Поэтому мы настаиваем на то, чтобы утильсбор был только для утилизации автомобилей и максимум эта цифра должна составлять 100 тыс. тенге. По остальным, по грузовым машинам, по тягачам, автокранам, утильсбор должен быть ноль тенге. Спасибо.

**Жаркенов.** Мы что видим? Это ключевой момент. Особенно последние события — это страшные события никому ничего не хочу пожелать плохого в отношении возбуждения уголовных дел, но факт остается фактом. Это сигнал о том, что там те коррупционные риски, о которых мы говорили, они есть. Отсюда какой вывод, то что вся эта система, которую сейчас мы здесь рассматриваем там очень большие коррупционные риски, которые возможно уже реализованы в связи с чем, мы настаиваем на том, что необходимо сейчас приостановить работу по сбору утилизационного сбора и необходимо провести тщательно разбирательства по каждому направлению.

С точки зрения именно по оператору РОП, обязательно по Минэкологии, кто курировал все эти вопросы, с точки зрения МИИР с точки зрения почему именно эти методики были сделаны и почему работа направляется на поддержку конкретно бизнес подразделениям, крупного бизнеса. Необходимо провести разбирательства по поводу эффективности всех этих сборов. Я предлагаю минэкологии провести четкое разбирательство именно с точки зрения приглашения тех лиц, кто занимается утилизацией. Т.е. Вторчермет господин Дворецкий здесь присутствовал и озвучивал свою позицию. Т.е.

получить цифры и на основании этих цифр провести конкретный реальный расчет необходимой суммы для утилизации той или иной техники.

Допустим это малогабаритная, крупногабаритная техника и т.д. и только после этого я предполагаю было бы разумно делать те или иные выводы о суммах утильсбора. Почему сейчас, мы к сожалению, не обладаем экспертизой как обладает министерство, но при этом давайте смотреть правде в глаза. Все те, кто здесь присутствуют они говорят, а давайте защитим рынок для этого нужен утильсбор, давайте сделаем такие-то цифры, но это же несерьезный разговор. Необходимо провести тщательное разбирательство, во-первых, что было до этого. Надо четко понять, рассчитать с привлечением именно специализированных бизнес направлений, с привлечением общественности, открытость всего этого диалога, чтобы понять сколько необходимо для того чтобы реально утилизировать тот или иной транспорт.

Теперь по поводу поддержки бизнеса и т.д. Ну коллеги давайте если мы обсуждаем какую-то реформу необходимо начинать с правды. Утильсбор в экологическом кодексе четко написано, что прежде всего утилизация понятно, что здесь много мнений имеется по поводу заградительные меры и прочее, прочее. Но все-таки, давайте исходить из точки здравого смысла и справедливости. Что если это экологический сбор, утильсбор нам, наверное, необходимо сосредоточиться именно на этом вопросе и в рамках этого двигаться. Почему? С точки зрения если утильсбор какими-то манипуляциями, каким-то образом рассчитали эти цифры если правде в глаза смотреть, почему эти цифры появились. Это было при вступлении Казахстан в ВТО.

Эти цифры просто первичную регистрацию утилизационный сбор, это просто взяли для того чтобы население не увидело понижение стоимости. Это все на самом деле просто извиняюсь ложь. Эти цифры взяты с потолка. Никто их не рассчитывал их взяли для того чтобы заградить и все. Сколько нужно было сделать так, чтобы никто не ввозил транспорт. Вот эту цифру взяли и поставили. Поэтому я полагаю, если у нас реформы начинаются в Казахстане, наверное, нужно начинать с правды. А правда очень простая. Те расчеты, которые были сделаны взяты с потолка. Если утильсбор есть, то можно направлять на те цели как вы сказали, это сбор, сортировка, утилизация и т.д. это абсолютно правильно вы озвучиваете. И абсолютно вас поддерживаю. И думаю общественность поддержит.

Давайте именно этим закруглимся. Утилизационный сбор именно для этих целей. МИИР с помощью ваших рук хочет решить вопросы и даже не свои

вопросы, а на наш взгляд — это вопросы некаллиграфических групп. На что однозначно мы категорически против. В связи с чем полагаю необходимо делать с точки зрения здравого смысла провести не слушания, а провести четкие расчеты на основании этих расчетов с привлечением общественности уже делать государственные выводы. Что необходимо развивать, каким образом развивать и сколько это будет стоить? Прошу действовать поступательно. Спасибо.

*Слово взял представитель Союза строителей Казахстана, не представился. Здесь и далее – ССК.*

**ССК.** Мы выступаем здесь как конечные потребители ввозимых автотранспортных средств и кабельной продукции и всего остального с которых взимается утильсбор. Грубо говоря, нас отрасли сублимирует все эти проблемы, которые в конце концов сказывается на конечном потребителе. Я от лица всей нашей строительной отрасли хотел бы выступить именно с тем заявлением, что утилизационный сбор, наверное, нам нужен, но наверняка его надо обсуждать в разрезе всех потребляемых, всех ввозимых товаров.

Защитить автомобильный рынок только путем ввода утильсбора, это невозможно, не реально. Автомобильный рынок, производители должны защищаться как положено во всем цивилизованном мире качеством своей продукции. А какие-то ограничительные барьеры — это не реально, глупо и преступно. Потому что эта нагрузка ложится на простых граждан страны предлагаю ввести мораторий, естественно назначить большую рабочую группу, собрать комиссию обсуждать по позициям обсуждать именно как Тимур сказал.

**Брекешев.** Извините пожалуйста хотел просто рабочий момент вопрос задать. Когда мы говорим объявить мораторий, что вы подразумеваете под этим?

**ССК.** Это должно быть общее принятое решение. Это очень сложный вопрос, сложный. Действительно нельзя взять гайку с какого-то государства и везти ее ...

**Брекешев.** Коллеги я просто к тому что предложения какие-то они, понятно мы готовы слушать все предложения, но они должны быть четко обоснованы. Просто допустим, я без относительно к вам и к кому-то еще из предыдущих спикеров, просто голословно допустим, говорить, я хочу мораторий на три месяца и т.д. это же неправильный подход.

Везде должно быть четкое обоснование предложений. Если мы вводим мораторий, как это будет вводиться, на какой период, для кого будет вводиться будет ли потом при возобновлении сбора будет ли это распространяться на тот автотранспорт или на ту технику, которая была ввезена в период моратория и.т.д. я это к тому что даже для обсуждения нужны четко обоснованные предложения потому что мы эти предложения можем до бесконечности обсуждать. Я еще раз повторяюсь.

**ССК.** В том виде какой есть утильсбор его применять нельзя Мораторий насколько ввести мораторий, это должна определить рабочая группа, потому что это необходимо для утверждения ставок утильсбора .

**Еркалиев.** Те вопросы, которые действительно сегодня поднимаются они назрели давным-давно. Решения требуют многие вопросы. В частности, говорят коллеги наши по секциям разделить легковой транспорт, грузовой транспорт, спецтранспорт, автобусы. Я хотел бы сказать от имени работников пассажирского транспорта. В свое время у нас была принята программа по развитию автобусного производства, я на сегодня полагаю, что не дали своего положительного результата.

Несмотря на то, что наш автопром освобожден многие преференции таможенные, налоговые они получили. Но цена и качество оставляют желать лучшего. Я к тому что ранее наши коллеги предлагали снизить или обнулить ставки утильсбора на автобусы всех направлений. Поскольку на сегодняшний день продажа в завозе сейчас идут автобусы Евро-5 поэтому по сравнению цены и качества эти автобусы они пусть даже 5-летние, 7-летние европейского производства, они ничем не хуже новых автобусов, произведенных на сегодня и которые сошли с конвейера.

Поэтому имея в виду что стоимость этих автобусов намного выше стоимости легковых автомобилей, я думаю разумно, был бы смысл снизить до нуля или сделать градацию утилиа до пяти лет 2%, старше семи лет 3% сделать это было бы разумно, это было бы ускорено завозилось бы, реализовывались программы бы обновления парка. Поскольку та цена, которую предлагают на нашем рынке на новые автобусы они неподъемные и по сравнению с автобусами этого же класса можно найти дешевле автобусы на порядок. Рахмет.

**Якунин.** Добрый день, спасибо за слово. На самом деле несколько моментов. Первое 30 лет автомобили утилизировались на площадке вторчермета с прибылью для вторчермета когда говорят нужны дополнительные средства,



это идет обман. Пункт два. Вот смотрите наряду с аудитом в деятельности этого самого РОПа необходимо, я уверен провести аудит, каким образом экологический сбор утилизации вдруг начал работать на импортных производителей автомобилей российской и корейской.

Как почему народ Казахстан начал платить, за то чтобы российские и корейские производители будут получать доходы в РК. А вопрос номер три. Вот кто поддерживал всю эту систему. Пока не получили указания от президента МИИР сидел довольный. Что мы видим сейчас? Мы обращаемся к МИИР собирается предоставить нам какие-то данные. Вот на мой взгляд это абсолютно не корректно. Т.е. люди существовали в таком движении, которые действовали против народа, а сейчас они вновь начинают свои схемы мутить считаю, что это неправильно.

Пункт номер четыре. На самом деле те люди, которые в новом РОПе их тоже надо посмотреть, потому что на самом деле там не должно быть людей, которые замазаны старой схемой утилизации. Там нужны честные люди, которые будут действовать в интересах народа Казахстана. Спасибо.

**Мискарян.** Добрый день, уважаемые коллеги! Спасибо за предоставленное слово. Ассоциация КазАвтоПром. На сегодняшнем обсуждении несколько раз упоминали поручение президента, которое он давал 11 января этого года. Так вот хотелось бы обратить внимание на то, что его поручение касалось именно пересмотра ставок утильсбора, именно об этом была речь. И кроме того в этом же выступлении президент говорил, что есть принципиальное решение о том, что машиностроение и автопром Казахстана нужно поддерживать.

Соответственно эти две вещи, наверное, надо как-то соотносить. В нашем прошлом обсуждении господин Карабаев выступал и говорил о том, что есть возможные варианты унификации механизмов господдержки и отрасли со странами-партнерами по Евразийскому экономическому союзу. В этом смысле мы - ассоциация КазАвтоПром, такое предложение поддерживаем, однако считаем, что целесообразно эти механизмы господдержки настроить таким образом, чтобы господдержка была доступной для тех предприятий и по тем моделям выпускаемой техники, по которым достигнута локализация 50% и более. Спасибо.

**Макашева.** Сегодня мы услышали очень много предложений которые касаются различных аспектов вопроса утильсбора. Это и вопросы администрирования оператора, это и предложения по ставкам по различным

категориям еще какие-то вещи, очень много было сегодня сказано. В целом мы за то чтобы обсуждать те вопросы в совокупности.

Законы должны соблюдать все и все что написано и понятно, что мы как казахстанцы стремимся к тому чтобы, было все прозрачно, открыто, честно и самое главное для потребителей. Очень много тезисов звучало у разных наших спикеров сегодня и очень хороший тезис прозвучал от товарищей что все данные должны проверяться, все что люди говорят оно должно быть не голословным оно должно подкрепляться статистикой. И очень важно, что это были официальные, открытые источники, потому что, когда кто-то говорит, какие-то вещи, затем интерпретации идут у всех остальных и понимание этих фактов идет так, как, ну у каждого человека свое восприятие, да как кто понял.

Мы очень просим, чтобы все вещи и материалы, которые предоставляются они тоже при принятии решений обязательно проверялись. Вот, например, я только один тезис скажу не буду много говорить, потому что у нас много разных тезисов. Просто один пример про парк и обновление парка автотранспортных средств. Все время говорят такие слова, как парк стареет, автомобили должны обновляться и т.д. На самом деле когда такие тезисы используются, очень многих граждан это вводит в заблуждение потому что парк не может сам по себе, т.е. парк стареет и каждый год становится на год старше. Да я согласна, что людям постоянно нужно показывать эту информацию и показывать все источники.

В частности, сейчас на экране здесь источник — это бюро нацстатистики. Я чуть-чуть пройду, что парк обновляется. Это 2015 год были машины от 3 лет до 7 лет категория, от 7 до 10 лет и старше 10 лет. И что стало в 2021 году с самим парком. И видно, что парк обновляется именно новыми машинами т.е. новые машины приходят в парк и старые машины выбывают из парка.

Что важно, вот когда говорят про систему утилизации. Важно обеспечить правильное выбытие старых автомобилей из парка. Наши граждане хотят ездить на новых машинах. Наши граждане хотят обновлять свои машины. У граждан должны быть инструменты как это делать. Т.е. понятно, что совсем старые машины, их некому продать и соответственно эти машины ездят на наших улицах. Но это безопасность, это Экология и вот было бы хорошо такие автомобили выкупать. Сегодня, тоже очень много предложений было сделано о том, как это делать.

Надо обсуждать, нужно делать расчеты, сколько денег нужно выделять на то, чтобы вот эти старые машины выкупать и т.д. Очень много информации,

говорится о том, что это производителя стимулирует, для того чтобы он, что вот этот утильсбор создан для производителей он стимулирует. И опять потребителя вводят в заблуждение такими терминами. Производитель платит утильсбор. В законодательстве очень четко это описано, в экологическом кодексе. Ему эти деньги возвращают, чтобы не было нагрузки на цену для потребителя. Вот когда этот тезис обсуждается, очень много на разных площадках было сказано, наверное, не достаточно поэтому гражданам надо все это разъяснить.

Либо, вы правы, надо как-то адаптировать эту систему текущую, чтобы граждане четко понимали, кто платит, за что платит, куда идут эти средства со сборов и т.д. вопросов в отрасли очень много и проблем очень много. Вот сегодня очень много было сказано о том, что есть проблемы с машинами на иностранных номерах, граждане купили транспортное средство, не могут поставить их на учет. Все думают, что это вопрос утильсбора на самом деле вопрос куда глубже. Он утильсбора возможно не касается. Есть автомобили с правым рулем, законодательно в РК ввоз транспортных средств с правым рулем запрещен еще с 2007 года. Есть очень много автомобилей, которые были приобретены гражданами, потом они оказались в обременении, т.е. наш гражданин не может поставить такое транспортное средство на учет потому что оно принадлежит другому человеку в другой стране.

Очень нужно те механизмы, как сделать так, чтобы защитить наших граждан покупки таких транспортных средств. Очень много проблем в отрасли связаны с какими-то вещами, которые связаны с техрегулированием. И много сейчас говорят, что техрегулирование защищает. Да. Нормы техрегулирования очень четко прописаны, они защищают. Но, к сожалению, очень много транспортных средств реализуется нашим гражданам по серым схемам, еще как-то и наши граждане в конце оказываются, как бы у разбитого корыта. Они остаются и без денег, и без машины.

Мы очень много это говорили и призывали тех, кто отстаивает интересы именно в части усовершенствования законодательных норм, чтобы при защите своей позиции мы не вводили граждан в заблуждение определенными терминами, что нужно, как вы говорите очень четко, правильно, чтобы граждане знали какие именно машины можно ввозить, какие там сейчас нормы действуют в законодательстве, чтобы они заранее знали, что они должны делать, что они в праве делать и соответственно не нарушая законодательные нормы, могли пользоваться транспортным средством.

Все нормы, которые есть, которые производители, импортеры и ассоциации наши предлагают для того чтобы в Казахстане было что все делается для потребителя. Чтобы гражданам Казахстана было проще всего приобрести транспортное средство, и конечно же наши граждане хотят ездить на новых машинах и конечно же хотелось бы чтобы было больше механизмов, чтобы наш гражданин имел бы имел возможность купить именно новое транспортное средство. Вот очень много говорится о ставках, о сборах и еще что то, мы хотели бы заострить внимание на то чтобы куда бы направлялись средства. Вот сейчас говорится и обсуждается о том, что средства было бы хорошо направлять на программу льготного кредитования, на выкуп старых автомобилей. Мы абсолютно поддерживаем это.

Нам кажется, что это самая лучшая программа льготное кредитование, когда под 4% годовых под дешевый процент можно приобрести транспортное средство и в пользование. Говорить можно очень много и про логистику можно много сказать. Мы также говорим о том, что локализацию надо развивать, мы поддерживаем это. Мы поддерживаем этот тезис, что инвесторов надо защищать, мы поддерживаем тезис, о котором сказали.

Очень много надо обсудить и объяснить. Мы направили предложения от нашей Ассоциации в адрес Минэкологии и МИИР, очень просим, чтобы при обсуждении финальных механизмов и системы утилизации, ставок и администрирования учитывались все позиции. Спасибо.

**Бектибаев.** Добрый день, уважаемые коллеги. Вот я сегодня послушал внимательно всех, кто высказывался, поэтому хотелось бы выразить свое мнение как представителя промышленности.

Ну, во-первых, нужно государству сделать приоритет, все-таки промышленность или импортеры нам нужны да. Это раз. Второе. Здесь сегодня не предмет обсуждения исполнения или неисполнения соглашений о промсборке. Здесь вопрос идет ставки. Если соглашение промсборки пусть разбирается МИИР, отдельно, на другой площадке. Речь идет о ставке.

Лично мы сейчас рассматриваем ставку утильсбора по крайней мере я лично, что это больше барьерная тема для не допуска на рынок старых автомобилей, не соответствующих техрегламенту. Если этот вопрос будет решаться возможно пересмотреть ставки насчет физлиц, но только для физлиц, а не для тех же импортеров, которые будут заниматься перепродажей. Когда речь идет о 10-летних машинах, я извиняюсь, с 16 года действует техрегламент,

большинство 10-летних уже не соответствуют техрегламенту и не имеют право вообще обращаться на нашем рынке.

Поэтому здесь нужно посмотреть, честно говоря я наблюдаю и за тем как сегодня большинство людей прикрываются как бы народом, я все это прекрасно понимаю, да люди хотят дешевые новые автомобили, но мы должны понимать, что автопром — это автомобили, это не социально значимый товар, который является первой необходимостью. Это раз. То, что касается услугодателей, я извиняюсь надо тогда конкретно приходить и говорить: вот ваше регулирование конкретно будут такие-то ограничения, вводят такие-то проблемы для нас и ухудшают наше положение. И это будет понятно. Вот хотелось бы увидеть конкретно. Вот пришли ребята, говорят, что наша отрасль такая-то. Из-за Вашего утильсбора, нам причинен нам такой-то вред, мы теряем столько денег и точный расчет, это будет обоснованно.

А когда просто приходят и говорят, начинают рассказывать о том, кто что делает и, кто что не делает, и в конце просто просят взять и отменить, это тоже неправильно. Заградительная мера есть. Сегодня похоронят автопром, завтра похоронят еще одну отрасль обработки. Со временем мы превратимся в страну для импортеров. Будем заниматься только торговлей. Нефть и твердые полезные ископаемые закончатся, что поедем в другие страны работать? Давайте все-таки определимся нужна нам промышленность или не нужна. А вопрос исполнения или не исполнения обязательств производителей — это другая площадка и другая тема. Спасибо.

**Искакова.** Здравствуйте. Я хочу выступить со стороны бизнеса. Здесь звучали разные тезисы и складывается такое впечатление, что все те, кто занимается автобизнесом в Казахстане нужен утильсбор как оградительная мера для поступления автомобилей частниками из других регионов.

Группа компаний ОРБИС АВТО имеет более 20 дилерских центров в Казахстане, 4 дилерских центра Ниссан, 4 дилерских центра Фольксваген и 5 центров Тойота. Мы реализуем не только новые авто, мы реализуем авто с пробегом и нашей группе от имени нашего бизнеса могу заявить, что нам утильсбор не нужен, как заградительная мера. Мы согласны с тем что, если утильсбор вообще уберут или сделают его по общим мировым стандартам, где утильсбор должен составлять от 100 до 200 долларов, мы снизим стоимость своих автомобилей, наши авто станут доступны.

Мы выступаем от имени бизнеса, и я не хочу, чтобы путали бизнес там весь автобизнес Казахстана сводили в одно русло и говорили, что нам необходим

утильсбор как заградительная мера. Нашей группе утильсбор как заградительная мера не нужен. И мы выступаем за снижение утильсбора, чтобы его себестоимость, чтобы мы платили за автомобили по себестоимости утильсбора, который составляет по общемировой практике от 100 до 200 долларов. Это раз.

Во-вторых, за утилизацию всей автопромышленности Казахстана за все автомобили не должны платить только импортеры. Мы 35% рынка. 35% рынка импортируется и платится утильсбор и на наших плечах не должна быть покрыта вся утилизация казахстанского автопарка. Можно мой коллега добавит касательно старения автопарка?

**Коллега.** Добрый день! Я хотел бы добавить, как представитель компании ОРБИС АВТО, у нас тут, у нас уже имеется соответственная аналитика по парку из официальных источников также по нашим данным. Значит на начало деятельности оператора РОП в 15-16 году доля автомобилей старше 20 лет составляло 47%, на сегодня она превышает 50%. Это то, что показывают в презентации, что парк помолодел у нас, вот хотелось бы понять из каких источников эти данные взяты и как это было все посчитано. У нас все.

**Амиртаев.** Во-первых, хотел бы в поддержку выступления коллеги с ОРБИС АВТО сказать. Спрос, мы знаем, на новые легковые автомобили отечественной сборки, он обеспечен во много действиями утильсбора. Для справки вот с введением утильсбора на легковые автомобили доля продаж отечественной сборки возросла с 20% в 2015 году, до более 65% на сегодня.

Кроме того, на сегодняшний день казахстанские автопроизводители уже имеют такие преференции как освобождение от НДС 12%, импортная пошлина 10% и плюс вдобавок к этому утильсбор от 8 до 20%. Если применять к импортным авто с освобождением от утильсбора то по сравнению с автомобилями отечественной сборки т.е. это прямые конкуренты, то такие автомобили, они сравниваются по стоимости, либо возможно станут даже дешевле. Что мы имеем сейчас?

Сегодня на рынке легковых авто отечественной сборки наблюдается дефицит, более того, это очень важный социальный вопрос стоимость авто выросло по отдельным позициям на 35-50 % это то, что мы имеем сейчас, на данный момент.

Отсутствие возможности удовлетворить значительную часть имеющегося спроса, при чем цены на товары не приходят к равновесию и остаются завышенными, т.е. на автомашины, это явные признаки олигополии на рынке

по нашему мнению. И учитывая тот факт, что регулирование на рынке олигополии возможно только путем вмешательства государства. Мы предлагаем принять меры по модификации ставок утильсбора, утильплатежа исходя из расчета стоимости его конкретной, реальной утилизации.

Об этом коллеги говорили. Мы поддерживаем предложения коллег что необходимо утильсбор определять исходя из реального расчета утилизации конкретных моделей. А также в чате я вижу, что комментарии, предложения о том, чтобы ввести мораторий на утильсбор и чтобы за период моратория конкретно определиться с размерами утильсбора. Мы это также предложение поддерживаем. Спасибо.

**Брекешев.** Коллеги, на сегодняшний день все спикеры высказались. Предложения понятны. Я думаю МИИР Ваше предложение по корректировке коэффициентов и ставок утильсбора примет во внимание. Ни одно из ваших предложений оно не останется без рассмотрения.

Что касается, как Санжар Бокаев высказался, кривые косы схемы. Я его не вижу он видимо вышел с конференции. Кто если знает его координаты я готов не только с ним и со всеми желающими. Если есть конкретные, четкие, обоснованные предложения как исправить эти косые, кривые схемы пожалуйста давайте встретимся в очном формате и конкретно по этим схемам поработаем. В этом плане я никаких не вижу проблем. Пожалуйста, мы готовы к такому роду работ. И что касается ставок утильсбора это МИИР, я думаю, если они сейчас с нами на связи, примут во внимание и полагаю необходимо все-таки.

Сегодня все высказались по корректировке этих ставок. Я думаю теперь нам необходимо рассмотреть и обсудить предложения именно уполномоченного органа МИИР. Конкретно, наверное, уже предметно по каждому по авто, по седельным тягачам и т.д., посмотреть их расчет. Если нет больше комментариев и предложений, всё, спасибо.