



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

№12 (41) ВІСЬ 20.12.16

Review

AUTOMOTIVE INDUSTRY

MADE IN UKRAINE

В Україну почали заходити інвестори з автомобільного сектору. Які заводи відкрилися за цей рік?

СТИМУЛ ДЛЯ «ЗЕЛЕНИХ»

Українців хочуть пересадити на електрокари.

НОВА ЗАГРОЗА

Кількість нових автомобілів з іноземними номерними знаками, що перебувають в Україні, набуває загрозливих масштабів.

МИТНЕ ПИТАННЯ

МЕРТ запропонує Кабміну порядок встановлення ввізного мита на легкові авто з ЄС для захисту нацвиробника.

МІНУСИ І МІНУСИ

Нові правила розмитнення вживаних авто: які проблеми приховує законопроект 5470?



Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№12 (41) від 20.12.16

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

Редактори:
Чепіжко О.С.
Каратаєва А.С.
Богатирчук О.В.
review@fra.org.ua
fra.org.ua

В розділі «Виробництво» використані дані «Укравтопрому».

В розділі «Продажі» використані дані AUTO-Consulting.

Матеріали розділу «Новини партнерів» надаються партнерами Федерації та можуть бути скорочені без втрати змісту повідомлення.

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.

Фото на титульній сторінці: lviv.dsp.gov.ua

ЗАМІСТЬ ПЕРЕДМОВИ

Нарешті. Україна потроху набуває рис країни, що може бути привабливою для іноземних інвесторів. Зокрема — для виробників автомобільних комплектуючих.

У країні вже працює добрий десяток підприємств, які вносять свій вклад у світовий автопром. А з цього року ще більше відомих автомобільних брендів матимуть комплектуючі з позначкою «Made in Ukraine». Так, салони преміальних Audi обшивають

шкірою, обробленою у Львівській області, а кабельно-провідникову продукцію для концерну Volkswagen тепер виготовляють у Тернопольській області.

І це добрий знак. Знак, що в очах іноземних партнерів Україна стає державою, що є вигідним плацдармом для світових концернів. Державою, що є не лише споживачем та постачальником сировини, а й перспективним виробником високотехнологічної продукції.

119,1%

ІНДЕКС ЦІН ВИРОБНИКІВ
ПРОМИСЛОВОЇ ПРОДУКЦІЇ

102,9%

ІНДЕКС
СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО
ВИРОБНИЦТВА

114,1%

ІНДЕКС СПОЖИВЧИХ ЦІН

* За січень-листопад 2016 до січня-листопада 2015 року, Агресит



MADE IN UKRAINE

В Україну почали заходити інвестори з автомобільного сектору. Які заводи відкрилися за цей рік?

Завод Fujikura

Регіон: м. Львів (с. Піддясне)

Дата відкриття: квітень 2016

Фактично завод працює з січня 2016 року, але тільки 14 квітня відбувся урочистий запуск. Основним клієнтом першого заводу Fujikura в Україні є німецький автовиробник Volkswagen. Саме для автомобілів цієї марки робочі львівського підприємства випускають електрообладнання та автокомплектуючі, в основному – електропроводку. Обсяг виробництва становить до мільйона одиниць автокомплектуючих на тиждень.

На момент запуску на заводі працювало 550 людей, до середини 2017 року планують найняти ще три тисячі людей.

Загальний обсяг іноземних інвестицій на першому етапі склав 87 млн. грн, що включає в себе будівництво комплексу з виробництва електрокомпонентів площею 7 тис. кв.м і адміністративного корпусу площею 1,8 тис. кв.м.

Регіон: Львівська область (м. Рава-Руська)

Дата відкриття: квітень 2016

Відкриття другої черги заводу електрообладнання і автокомплектуючих Fujikura відбулася 30 вересня, за участі перших осіб держави і регіону – Прем'єр-міністра України Володимир Гройсман та міського голови Львова Андрія Садового.

За словами віце-президента компанії Fujikura Automotive Europe Хорхе Гарсія, основними причинами для відкриття другого заводу Fujikura послужили успішність першого підприємства і сприятливе бізнес-середовище, а також сприяння з боку влади.

За даними представників підприємства, на момент відкриття заводу працювало 1300 осіб, але в найближчі роки планується відкриття третього заводу електрообладнання та автозапчастин у Львівській області та, як наслідок, – розширення штату до 6000 співробітників.

Завод «Бадер Україна»

Регіон: Львівська область (с. Кожичі)

Дата відкриття: листопад 2016



Урочистий старт виробництву дав 3 листопада Президент України Петро Порошенко разом із губернатором Львівщини Олегом Синюткою та виконавчим директором BADER Group Бентом Драйлішем.

Як зазначив директор ТзОВ «Бадер Україна» Андрій Павлуць, компанія працює в Україні вже десять років. Першу філію на Львівщині відкрили у Городку ще в 2008 році.

За день на заводі виробляють 1500 комплектів чохлів, а із введенням потужностей філії у Кожичах ця цифра зросте майже вдвічі.

«Ми очікуємо, що тепер за день обидва заводи виготовлятимуть чохли для 2500-2600 автівок. Загалом у Городку і в Кожичах працює близько 3000 людей, проте у філію, яку ми відкрили сьогодні, плануємо залучити ще тисячу працівників», – розповів Андрій Павлуць.

Завод «Аутомотив Електрик Україна»

Регіон: Чернівці

Дата відкриття: грудень 2016



Підприємство з виробництва електрокабельної продукції для автомобілів ТОВ «Аутомотив Електрик Україна» (Чернівці), засновником якого є Prettl Kabel Konfektion GMBH (Німеччина), відкрили 13 грудня за участю прем'єр-міністра України Володимира Гройсмана.

ТОВ «Аутомотив Електрик Україна» створено в рамках співпраці «Преттль Груп» та ПАТ «Гравітон» на території однойменного заводу. На момент відкриття там було працевлаштовано близько 200 осіб, проте до 2018 року чисельність персоналу планується збільшити до однієї тисячі. У проєкт інвестовано 86 млн грн. Для німецької компанії «Prettl» це вже другий завод в Україні з виробництва кабельної продукції для автопрому. Перше підприємство – Prettl Kabel Ukraine, знаходиться в місті Кам'янець-Подільський.

Завод «Сумітомо Електрик Борднетце»

Регіон: Тернопільська область (м. Чортків)

Дата відкриття: грудень 2016



Виробник кабельно-провідникової продукції для концерну Volkswagen ТОВ «Сумітомо Електрик Борднетце – Україна», 100% якої належить японській Sumitomo Electric Bordnetze, 14 грудня відкрила першу чергу нового виробничого майданчика в м.Чортків за участі президента України Петра Порошенка.

Президент зазначив, що чортківська філія заводу «Борднетце-Україна» – це 500 нових робочих місць. Влітку наступного року планується завершити другу чергу і ввести в експлуатацію виробництво електронного та електричного обладнання для автотранспортних засобів. Це забезпечить робочими місцями ще півтори тисячі місцевих жителів.



МИТНЕ ПИТАННЯ

МЕРТ запропонує Кабміну порядок встановлення ввізного мита на легкові авто з ЄС для захисту нацвиробника.

Міністерство економічного розвитку і торгівлі України (МЕРТ) запропонує уряду ухвалити порядок застосування спеціальних заходів щодо імпорту в Україну легкових автомобілів (код УКТЗЕД 8703) походженням з Європейського Союзу відповідно до положень ст. 44 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

Згідно з повідомленням прес-служби МЕРТ, метою цього документа є підтримка вітчизняного автомобілебудування в результаті поступового зниження ставок ввізного мита на легкові автомобілі з ЄС (на більшість із 10% до 0% протягом 10 років). На думку МЕРТ, з цією метою можливе тимчасове підвищення ставок ввізного мита на авто з ЄС (не більш ніж до 10%, але не вище ставки пільгового ввізного мита, що діяла в 2015 році).

«Механізм жодним чином не може привести до блокування імпорту легкових автомобілів з ЄС», – вважають в міністерстві.

На думку МЕРТ, запропонований порядок передбачає прозору процедуру збору і аналізу інформації як про імпорт в Україну автомобілів з ЄС, так і впливу цього імпорту на стан національного виробника.

«Обов'язкові консультації з ЄС, зокрема на основі зібраної статистичної інформації, повинні сприяти об'єктивному, неупередженому і виваженому підходу української сторони до можливості введення спецзаходів», – наголошується в прес-релізі.

При цьому мито може бути введено в разі, якщо обсяг імпорту в Україну легкових авто з ЄС протягом року сягне 45 тис. од., а його

питома вага на внутрішньому авторинку перевищить 20% (на другий рік дії Угоди про асоціацію з поступовим збільшенням до 25%). Крім того, умовою введення мита є перевищення обсягу імпорту авто з ЄС граничного обсягу всіх первинних реєстрацій легкових авто протягом останнього року, а також значна шкода національній промисловості.

За даними міністерства, в 2015 році імпорт легкових автомобілів з ЄС в Україну становив 38,9 тис. од., за дев'ять місяців 2016 року – 30,6 тис. од.

«Таким чином, якщо у вересні 2017 року, наприклад, кількість імпортованих в Україну легкових автомобілів сягне 45 тис. і при цьому будуть дотримані інші вимоги, після консультацій з ЄС Україна матиме можливість підняти ставку ввізного мита до 10% лише на період до кінця 2017 року», – пояснюють у міністерстві.

При цьому, наголошується в повідомленні, оскільки, відповідно до графіка України, ставка ввізного мита на легкові авто з ЄС (нові, з об'ємом двигуна понад 1500 куб. см, але не більш ніж 2200 куб. см) у 2017 році становитиме 8,2%, спеціальне мито не може перевищувати 1,8% відповідно.

Механізм застосування спеціальних заходів може бути застосований протягом періоду від 2 до 15 років дії Угоди про асоціацію між Україною та ЄС (не застосовувався протягом першого року). Повноваження щодо ухвалення рішень із застосування спеціальних заходів покладаються на Міжвідомчу комісію з міжнародної торгівлі.



СТИМУЛ ДЛЯ «ЗЕЛЕНИХ»

Українців хочуть пересадити на електрокари.

Група народців БПП, «Народного фронту» і «Радикальної партії Олега Ляшка» зареєструвала у ВРУ «Проект Закону про внесення змін до Податкового кодексу України щодо масштабного розвитку ринку електромобілів в Україні». Ним пропонується звільнити від ПДВ і акцизного збору транспортні засоби з електродвигунами і комплектуючі до них терміном до 2021 р.

У випадку прийняття законопроекту, ціна електромобілів в Україні знизиться трохи більше ніж на 20% (власне, розмір податку плюс 109 євро акцизного збору).

Окрім купівлі-продажу електрокарів, ініціатори документу пропонують звільнити від ПДВ послуги їх оренди та лізингу, а також перевезення таксі, які здійснюються на автівках з електричним двигуном. У документі також підкреслено трикратне збільшення продажів автівок з електродвигунами (1123 шт. за 10 міс. 2016 р.), після скасування імпортного мита. Але цієї динаміки ще недостатньо для суттєвих змін в галузі, адже в країні 8 млн автомобілів з ДВЗ. Для більш масштабного переходу на «зелені технології» треба зменшити податкове навантаження на операції з продажу, оренди та перевезень електромобілями.

У пояснювальній записці автори вказують, що Україна і так вкрай залежна від імпортних енергоносіїв, в тому числі, нафтопродуктів. У 2015 році частка привізного бензину досягала на нашому ринку 70%, а дизеля – 90% (всього їх було імпортовано на суму \$3,9 млрд.). Скоротити споживання нафтопродуктів могла б

масова популяризація електричного транспорту, адже електроенергію Україна виробляє сама, причому, 1кВт в перерахунку на бензин в 18-32 рази дешевше останнього.

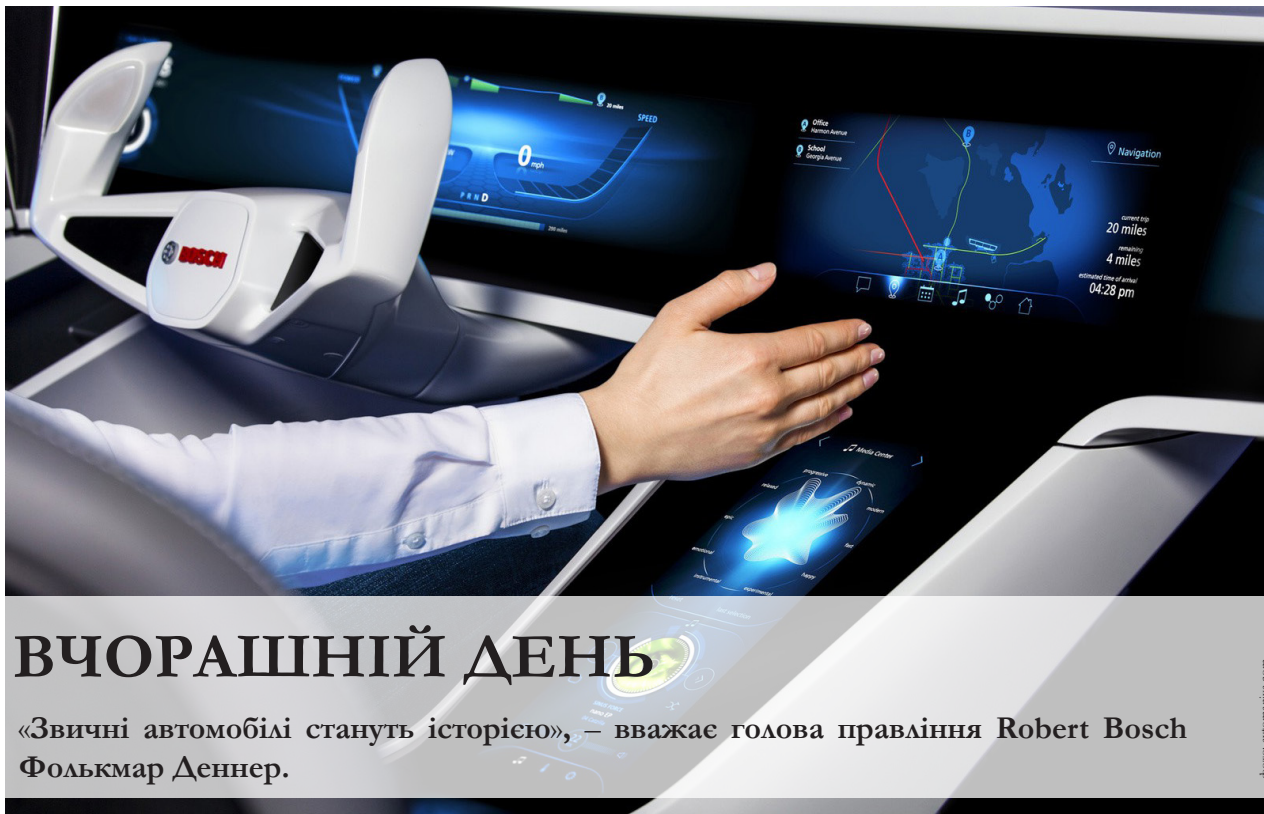
Електрокари і так стають все більш популярними, стверджують нардепи. Скажімо, за 10 місяців цього року в Україні продали 1123 таких авто проти 401 в минулому році. Тобто, якщо ринок хоча б трохи «підптовхнути» в потрібному напрямку – і процес піде.

Світова практика показує, що найкраще стимулює розвиток електромобільного ринку звільнення від податків та зборів. Країни, які вирішили, що власникам електромобілів достатньо виплатити субсидії, не мають вагомих результатів. Водночас, субсидії залишаються ефективним інструментом міських програм сприяння поширенню електрокарів.

Пару тижнів тому у ВРУ було зареєстровано більш радикальний Законопроект 5401 «Про скасування в Україні податку на додану вартість», яким пропонується з 1 січня 2017 року анулювати в Україні ПДВ на всі товари та послуги.

У листопаді минулого року ВРУ не проголосувала за нульовий податок на додану вартість для електромобілів – законопроект №1912. Частина депутатів не голосувала саме через те, що вимагала монетизувати пільги.

Експерти наголошують на тому, що саме тимчасове скасування ПДВ для електромобілів зробить екологічний транспорт масовим для українців.



ВЧОРАШНІЙ ДЕНЬ

«Звичні автомобілі стануть історією», — вважає голова правління Robert Bosch Фолькмар Деннер.

У найближчому майбутньому ділові поїздки кардинально зміняться. Уявіть ситуацію: ви відправляєтеся, наприклад, в Лондон, і буквально на під'їзді до аеропорту виявляєте, що саме в цей момент до вас додому прийшов кур'єр. Поспілкувавшись з ним по відеозв'язку, ви з телефону відкриваєте кур'єру двері. Приїхавши в аеропорт, відправляєте машину самостійно шукати місце для парковки. Після приземлення в Лондоні ви отримувате повідомлення про затори на дорогах і відразу ж пропозицію альтернативного способу дістатися до міста: поїздом до Риджентс Парк, де вас чекає взятий на прокат електромобіль.

Таку концепцію ділової поїздки в еру мобільних технологій представив доктор Фолькмар Деннер, голова правління Robert Bosch GmbH, на конгресі Automobilwoche в Берліні. Очікується, що з 2017 по 2022 рік кількість підключених до мережі автомобілів буде щорічно збільшуватися приблизно на 25%. Вже через кілька років автомобілі стануть невід'ємною складовою «Інтернету речей» (IoT) і будуть підключені до інших видів транспорту, а також до «розумного» будинку.

«Автомобіль в його нинішньому вигляді скоро стане історією, — каже д-р Деннер. — Сьогодні ми використовуємо Інтернет для бронювання готелю, а вже зовсім скоро з його допомогою будемо управляти автомобілем». Для цього

необхідно, щоб легкові автомобілі стали частиною інтегрованих рішень, включаючи громадський транспорт і міську інфраструктуру. «Всього через кілька років весь транспорт буде об'єднаний в єдину мережу», — заявляє Деннер. Сьогодні більшість автомобілістів покладаються на власний транспорт, але в найближчому майбутньому ми побачимо значні зміни і зміщення фокусу в сторону найбільш оптимального способу переміщення. Деннер виділяє три стадії розвитку і досягнення таких цілей.

Перша стадія: мережеві рішення починаються за кермом

Уже сьогодні практично всі нові автомобілі в Німеччині мають веб-інтерфейс. Інформація про трафік в реальному часі, служба екстреного зв'язку eCall, стрімінг музики — все це вимагає доступу до мережі Інтернет. Bosch «підключає» автомобілі двома способами. По-перше, шляхом інтегрування смартфонів, коли всіма його додатками можна безпечно користуватися під час водіння. По-друге, шляхом установки блоків зв'язку. В результаті водії «підключених» автомобілів можуть використовувати інформаційно-розважальні системи для отримання як інформаційного, так і розважального контенту в режимі реального часу.



Підключення автомобіля майбутнього до Інтернету дозволить не тільки слухати музику, але і перетворить авто в персонального асистента. У міру розвитку технологій водій і зовсім може стати пасажиром за власним бажанням і необхідності, довіривши керування автомобілем системі автономного водіння. «Автомобіль стане ще одним місцем існування людини, крім офісу і дому», — відзначає Деннер.

Друга стадія: мережеві технології вийдуть за межі автомобіля

Технології підключення поширюються і за межі автомобілів: громадський транспорт і автопрокатні служби також підтримують нововведення. В рамках проекту Stuttgart Services компанія Bosch знайомить з концепцією майбутнього, пропонуючи програмне забезпечення, що об'єднує різні види транспорту. Карта, оснащена чипом, дає можливість її власникові орендувати автомобіль, велосипед, проїхати в автобусі, а також скористатися басейном або бібліотекою.

«Ми пропонуємо рішення, які виходять за межі автомобільної галузі», — каже Деннер. Мобільні бездротові асистенти розкривають безмежні можливості: в рамках проекту moveBW компанія Bosch розробить додаток «мобільний асистент», який дозволить водіям Штутгарта планувати свій маршрут і використовувати різні транспортні засоби, включаючи велосипед, поїзд і автобус. Особливість проекту полягає в тому, що за допомогою

єдиного додатка можна буде планувати, резервувати і оплачувати поїздки.

Третя стадія: «Інтернет речей» об'єднує мережеві технології для автомобілів, «розумні» будинки і міста

На думку Деннера, мережеві рішення відкривають більше можливостей, ніж звичайна подорож з пункту А в пункт Б. «Ми не просто проводимо переоцінку можливостей технологій, ми об'єднуємо різні місця проживання людей», — доповнює він. Деннер бачить додаткову вигоду в підключенні автомобілів до «розумного» будинку. «Bosch об'єднує можливості мережевого підключення і «розумні» технології. Ми не тільки пропонуємо найбільш зручний варіант досягнення пункту призначення, а й допомагаємо економити час», — каже Деннер. В майбутньому, наприклад, не знадобиться витрачати час вдома в очікуванні кур'єра: завдяки підключенню до «розумного» будинку можна поспілкуватися з ним по відеозв'язку прямо з автомобіля і прийняти посылку.

«Інтернет речей» — це тренд, який виходить за рамки рішень для автомобілів. Bosch — одна з небагатьох компаній, яка пропонує всі складові «Інтернету речей» — датчики, програмне забезпечення, обслуговування, власний хмарний сервіс IoT — з одного джерела. «Bosch вже займає провідні позиції по всіх ключових аспектах «Інтернету речей» і продовжить розвивати таку тенденцію в майбутньому», — додає Деннер.



ЕЛЕКТРИЧНИЙ АЛЬЯНС

Світові автомобільні гіганти об'єднують зусилля для розвитку електромобілів.

фото: autostation.ru

Ряд найбільших автомобільних концернів оголосили про початок спільного проекту з розгортання в Європі масштабної мережі станцій швидкої підзарядки гібридних і електричних транспортних засобів.

У проекті візьмуть участь BMW Group, Daimler AG, Ford Motor Company, а також Volkswagen з дочірніми Audi і Porsche. Головна мета ініціативи в тому, щоб зробити далекі поїздки на електрокарах по європейських країнах настільки ж комфортними, як на звичайних машинах з двигунами внутрішнього згорання.

Для цього уздовж основних магістралей будуть розгорнуті станції надшвидкої підзарядки акумуляторів. Такі установки зможуть забезпечувати потужність до 350 кВт, що значно вище порівняно з більшістю діючих систем.

Початок реалізації проекту заплановано на 2017 рік. На першому етапі партнери мають намір розгорнути 400 станцій підзарядки. До кінця поточного десятиліття їх кількість, як очікується, буде обчислюватися тисячами.

Поява подібної інфраструктури повинно помітно поживавити попит в сегменті електромобілів. Адже зараз одним із стримуючих чинників розвитку даного ринку є саме відсутність мереж швидких і зручних зарядних станцій.

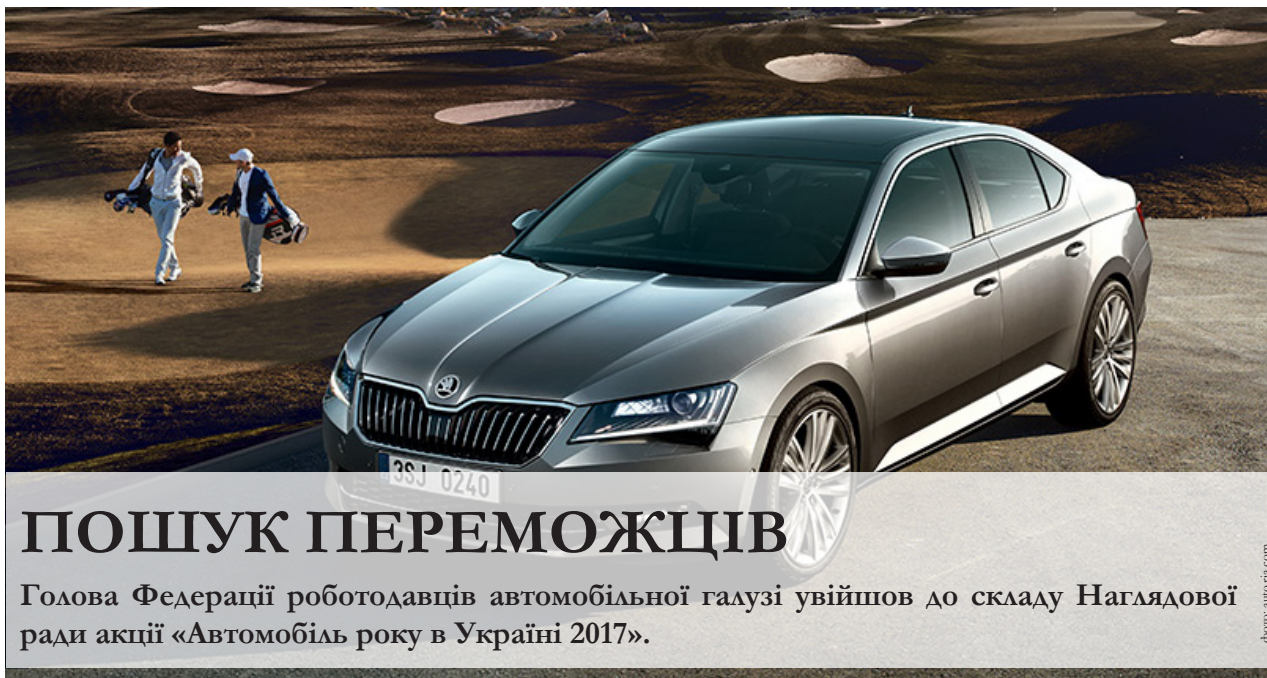
Разом з цим, одразу три японських автовиробники заявили про активізацію розробки електромобілів. Mazda, Subaru і Toyota найближчим часом створять нові електромобілі і розпочнуть їх виробництво. Три компанії взяли спільно розвивати еко-технології.

Представники Toyota вже заявляли раніше, що електрокари в лінійці марки з'являться до 2020 року. Раніше компанія приділяла більше уваги водневим паливним коміркам, але тепер у Toyota вирішили дещо змінити стратегію.

Перший електромобіль Mazda з'явиться у 2019 році. Директор із розвитку компанії Кійоші Фуджівара розповів, що новий електрокар продаватимуть переважно в Європі. Обсяги виробництва електричної моделі становитимуть 10% від усіх випущених Мазда.

Голова правління Fuji Heavy Industries Ясуюкі Йошінага заявив, що електромобіль Subaru представлять у 2021 році. За його словами, весь світовий автопром нині переорієнтовується на електричні моделі.

Оскільки Toyota володіє частиною акцій Subaru і активно співпрацює з Mazda в останні роки, то партнерство в розробці електрокарів здається логічним.



ПОШУК ПЕРЕМОЖЦІВ

Голова Федерації роботодавців автомобільної галузі увійшов до складу Наглядової ради акції «Автомобіль року в Україні 2017».

З 25 листопада стартувала акція «Автомобіль року в Україні 2017», до складу Наглядової ради якої увійшов Голова Федерації роботодавців автомобільної галузі – Олег Боярин.

Акція проходитиме у традиційному форматі та буде орієнтована на підтримку розвитку автомобільного ринку в Україні.

Всеукраїнська акція «Автомобіль року в Україні 2017» визначає найкращі новинки, презентовані в Україні з 20 листопада 2015 р. до 20 листопада 2016 р.

Автомобілі-переможці обирають за підсумками голосування громадського та журналістського журі. У деяких додаткових номінаціях переможців визначає лише народне голосування.

У рамках роботи журналістського журі буде обрано 15 автомобілів-фіналістів, які проте-

стують на знаменитій гоночній трасі «Чайка».

Конкурс передбачає відкритість і чесність голосування. За цим стежитиме Наглядова рада, до якої увійдуть представники авторитетних громадських організацій – Федерації роботодавців автомобільної галузі України, ВААІД, УкрАвтопром, Транспортної академії України, а також компаній, що надають автомобілі-учасники на конкурс.

Після підрахунку голосів, у лютому 2017 року, відбудеться урочиста церемонія нагородження переможців рейтингу «Автомобіль року в Україні 2017».

«Автомобіль року» обирають у багатьох країнах світу. У нашій країні конкурс «Автомобіль року в Україні» проводять щорічно з 2001 року. У 2015 році цей престижний титул здобула Mazda3, а в нинішньому – Skoda Superb.





НОВА ЗАГРОЗА

Кількість нових автомобілів з іноземними номерними знаками, що перебувають в Україні, набуває загрозливих масштабів.

фото: 112.ua

Так звані «не розмитнені авто» впевнено вийшли за межі прикордонних областей, як то Закарпатська чи Львівська, та досягли столиці та невеликих міст в центрі країни. Фактичними власниками литовських, польських, чеських, угорських та словацьких транспортних засобів є українці, що не сплатили ні митних зборів, ні інших внутрішніх податків, передбачених чинним законодавством України.

Федерація роботодавців автомобільної галузі звертає особливу увагу, що втрати несе не тільки вітчизняний бізнес, що офіційно працює на території країни, а й держава, що зазнає потрійних втрат.

По-перше, це втрати бюджетів всіх рівнів від недоотримання митних зборів, акцизного податку та податку на додану вартість, які держава мала б отримати від ввозу та продажу транспортних засобів. Не сплачують недобросовісні покупці транспортних засобів з іноземною реєстрацією і збір на обов'язкове державне пенсійне страхування при набутті права власності на легкові автомобілі, що ставить їх в більш вигідне становище у порівнянні зі звичайними покупцями-громадянами України.

По-друге, бюджети всіх рівнів зазнають втрат від недоотримання податків від реального

бізнесу – заводів автовиробників та офіційних дилерів транспортних засобів, що не можуть конкурувати в таких умовах та змушені згортати свої виробництва та скорочувати працівників. А втрата одного робочого місця в автомобілебудівній галузі призводить до втрати 6 робочих місць в суміжних галузях.

По-третє, держава несе додаткові видатки на утримання безробітних громадян, кількість яких вже також досягла критичного обсягу в майже 10% по всій країні.

Враховуючи важкий стан автомобільного ринку, не дивно, що вітчизняні автовиробники та офіційні дилери досить чутливо ставляться до питань, пов'язаних з фактами системних злочинів в сфері не сплати податків за купівлю нових автомобілів, та фактичною недобросовісною конкуренцією, що ставить не межу виживання і вітчизняні заводи-автовиробники, і офіційних дилерів.

Інструментами для вирішення цієї проблеми є чинне законодавство України – Митний кодекс України (ст. 380,381), Кодекс про адміністративні правопорушення України (частини 6 статті 121), постанова Кабінету Міністрів України від 07 вересня 1998 року

№ 1388 «Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів» та Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» (ЄВРО- 5).

Окрім того, Україна 24 березня 2004 року ратифікувала Конвенцію про тимчасове ввезення (так звана Стамбульська конвенція). Відповідно до статті 2 додатку С Конвенції про тимчасове ввезення, правом на тимчасове ввезення користуються транспортні засоби комерційного чи приватного використання. На ст.1 Конвенції визначає поняття «тимчасового ввезення», яке полягає ввезенні з визначеною метою і призначається для подальшого вивезення у встановлений термін. Крім того, в п.1 ст. 7 Конвенції зазначено товари, в т.ч. транспортні засоби, на тимчасове ввезення яких був наданий дозвіл, повинні бути вивезені у строк, достатній для досягнення мети тим-

часового ввезення. Тож виходячи з положень міжнародної угоди, під дію Конвенції підпадають лише такі транспортні засоби, які ввозять на територію України тимчасово для досягнення певної мети. На практиці ж в Україні налічуються 400-450 тис. транспортних засобів з іноземною реєстрацією, які були ввезені на митну територію України для постійного задоволення особистих потреб без справляння будь-яких митних платежів Україні та інших зборів, що прямо протирічить суті Конвенції про тимчасове ввезення.

Тож, зважаючи на загрозливу ситуацію, що склалася навколо транспортних засобів з іноземною реєстрацією, зважаючи на необхідність дотримання Україною міжнародних зобов'язань у сфері транзиту транспортних засобів та з метою детінізації «сірого автомобільного ринку», сприяння надходжень до державного бюджету, вважаємо за необхідне вжити негайних заходів, активізувавши спільну роботу Міністерства внутрішніх справ України та Державної фіскальної служби України, як з виявлення подібних фактів, так і щодо їх попередження в майбутньому.

Розрахунок несплачених платежів до бюджету від ввезення автомобілів на іноземній реєстрації без подальшої перереєстрації в Україні

Платежі	Звичайна ставка	Пільгова ставка*
Ввізне мито, EURO	1 500	1 500
Акциз, EURO	3 286	534
ПДВ, EURO	3 957	3 407
Вартість сертифікації авто, EURO	100	100
Митне оформлення, EURO	15	15
Митні платежі ВСЬОГО, EURO	8 858	5 556
Митні платежі ВСЬОГО, UAH	256 888	161 118
Пенсійний фонд 3%, UAH	20 757	17 884
Податки ВСЬОГО на 1 авто, UAH	277 644	179 002
Несплачені податки, млн. UAH	69 411	44 750

Умови:

Експертна оцінка кількості ввезених авто – 250 тис. легкових автомобілів

Середня вартість авто: 15 000 Євро

Середній вік: до 5 років включно

Обсяг двигуна: 2 літри, бензин

* для авто за Законом «Щодо стимулювання ринку б/у автомобілів» в кількості 1 авто на рік



МІНУСИ І МІНУСИ

Нові правила розмитнення вживаних авто: які проблеми приховує законопроект 5470?

photo: milestogether.in

Історія прийняття базового закону

Закон «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» №2739 від 08.08.2012р. був прийнятий ВРУ за ініціативи МЕРТ в розвиток приєднання України до Женевської Угоди і необхідності виконання саме екологічних норм та стандартів ЄС.

На поточний момент в Європейському Союзі щодо екологічної безпеки діють три Директиви ЄС № 72/306, 88/77, 2005/55 в різних редакціях, які встановлюють вимоги до викидів шкідливих речовин з вихлопними газами двигунів транспортних засобів категорій N2, N3, M2, M3, а також екологічну класифікацію транспортних засобів за класами: Євро-3, Євро-4, Євро-5. Крім цього, зазначені Директиви ЄС встановлюють терміни введення вимог того чи іншого екологічного класу.

Станом на сьогодні ЄС створює ще більш жорсткі екологічні умови для транспортних засобів з тим, щоб до 2050 року економіка країн ЄС була майже без викидів.

Згаданий закон якраз і ввів нові екологічні стандарти та строки їх запровадження в Україні:

- не нижче рівня «ЄВРО-3» – з 1 січня 2013 року,

- не нижче рівня «ЄВРО-4» – з 1 січня 2014 року,
- не нижче рівня «ЄВРО-5» – з 1 січня 2016 року,
- не нижче рівня «ЄВРО-6» – з 1 січня 2018 року.

При цьому важливим моментом було саме те, що автомобілі, які не відповідають екологічним стандартам, не можуть в принципі перетнути митний кордон України.

Суть запропонованих змін в законопроекті 5470

Фактично пропонується пропускати на митну територію України всі транспортні засоби без визначення відповідності ТЗ встановлених екологічних стандартів та перенести точку визначення відповідності конкретного автомобіля екологічним стандартам на етап проведення першої реєстрації ТЗ.

На погляд експертів Федерації, у зазначений проект документу закладено декілька серйозних проблем, з якими зіткнеться країна, у випадку ухвалення даного закону.

1. Проблема з виконанням Україною згаданої Женевської Угоди. Україні досить важно буде пояснити, чому ми допускаємо внутрішню



експлуатацію і більше того — допуск на митну територію країни автомобілів з невідповідними екологічними стандартами.

2. Екологічна проблема, пов'язана як зі старим автопарком країни в Європі, так і з загальною екологічною ситуацією в країні, що в т.ч. спричинена великою кількістю шкідливих викидів транспортних засобів, екологічні стандарти яких не відповідають існуючим стандартам ЄС.

3. Втрата країною контролю за ввезеними автомобілями. У випадку прийняття законопроекту виникає нова загроза, коли Україна не зможе контролювати ні кількість, ні якість завезених автомобілів, а відповідно не зможе і контролювати подальшу долю таких автомобілів.

Передусім, це обумовлено тим, що митниця вже не контролює, а реєстраційні органи ще не контролюють ввезені автомобілі, які не відповідають екологічним нормам і вітчизняним стандартам. Таким чином несумлінні покупці зможуть ввозити такі автомобілі, експлуатувати їх на митній території України і не реєструвати їх.

Фактично ми створимо ще одну проблему, аналогічну до сьогоденного ввезення автомобілів з іноземною реєстрацією, коли за останні місяці в рази збільшилася кількість автомобілів з іноземними номерами. Окрім того, ввезені за такою схемою транспортні засоби можуть розукрупнюватися з метою подальшого продажу запасних частин, в результаті чого, знову маємо нелегальні доходи при несплаті в жодних податків в бюджет країни.

4. Відсутність в країні діючого механізму повернення митних платежів та зборів платнику податків. У випадку ухвалення ВРУ зазначеного законопроекту Україна може опинитись у складній ситуації, коли на митну територію будуть допущені ТЗ, які при їх первинній реєстрації не зможуть її пройти саме через невідповідність авто екологічним стандартам. Як в такому випадку бути з платежами та зборами, що були сплачені відповідним платником до державного бюджету — не зрозуміло. Не зрозуміло також і те, що робити з автомобілем, допущеним на територію України та в той же час, який не може бути зареєстрований.

ВИРОБНИЦТВО

За попередніми даними асоціації “Укравтопром”, в листопаді 2016 року на українських заводах було вироблено 877 автотранспортних засобів, що на чверть менше результату минулорічного листопада і в той же час на 77% більше показника жовтня цього року.

У загальному обсязі автовиробництва більшу частину становили легкові автомобілі, яких було вироблено 777 шт.: +78% до жовтневого показника і -7% до листопада минулого року.

Кількість комерційних автомобілів, зафіксованих в статистиці “Укравтопрому” в звітному місяці – 51 автомобіль, що на 325% більше, ніж у попередньому місяці, але при цьому на 72% менше, ніж в листопаді 2015 року. Варто відзначити, що в даних за листопад відсутні показники ПАТ “АвтоКрАЗ”, який вже четвертий місяць не надає статистику по своєму виробництву.

Також за поточний місяць було вироблено 49 автобусів, такий обсяг виробництва на 2% перевищив показник попереднього місяця, проте від результату листопада 2015 року відстав на 66 відсотків.

Всього за одинадцять місяців 2016 року в Україні було вироблено 4 586 автотранспортних засобів або майже на 29% менше торішнього результату. З них:

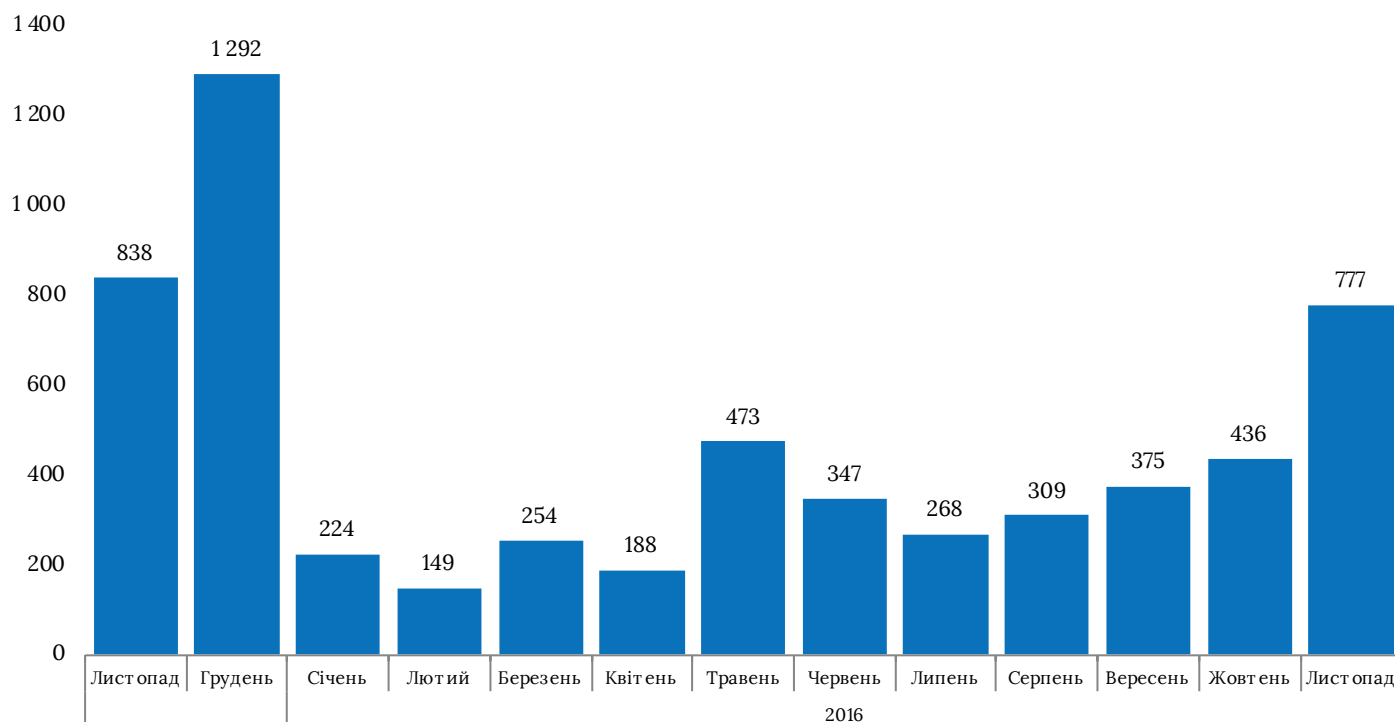
Легкові автомобілі – 3 800 шт. (-13% до аналогічного періоду минулого року).

Комерційні автомобілі – 547 шт. (-61% до апмр).

Автобуси – 239 шт. (-65% до апмр).

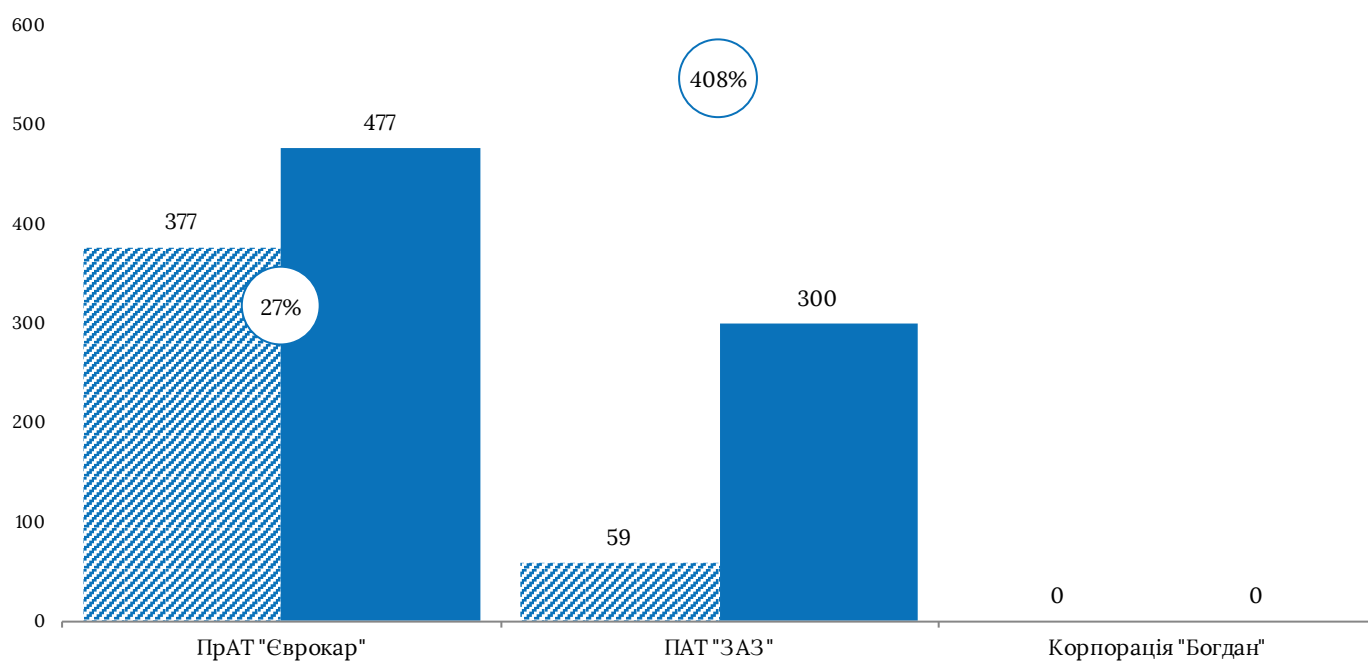
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Листопад 2015 - листопад 2016, штук)



ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

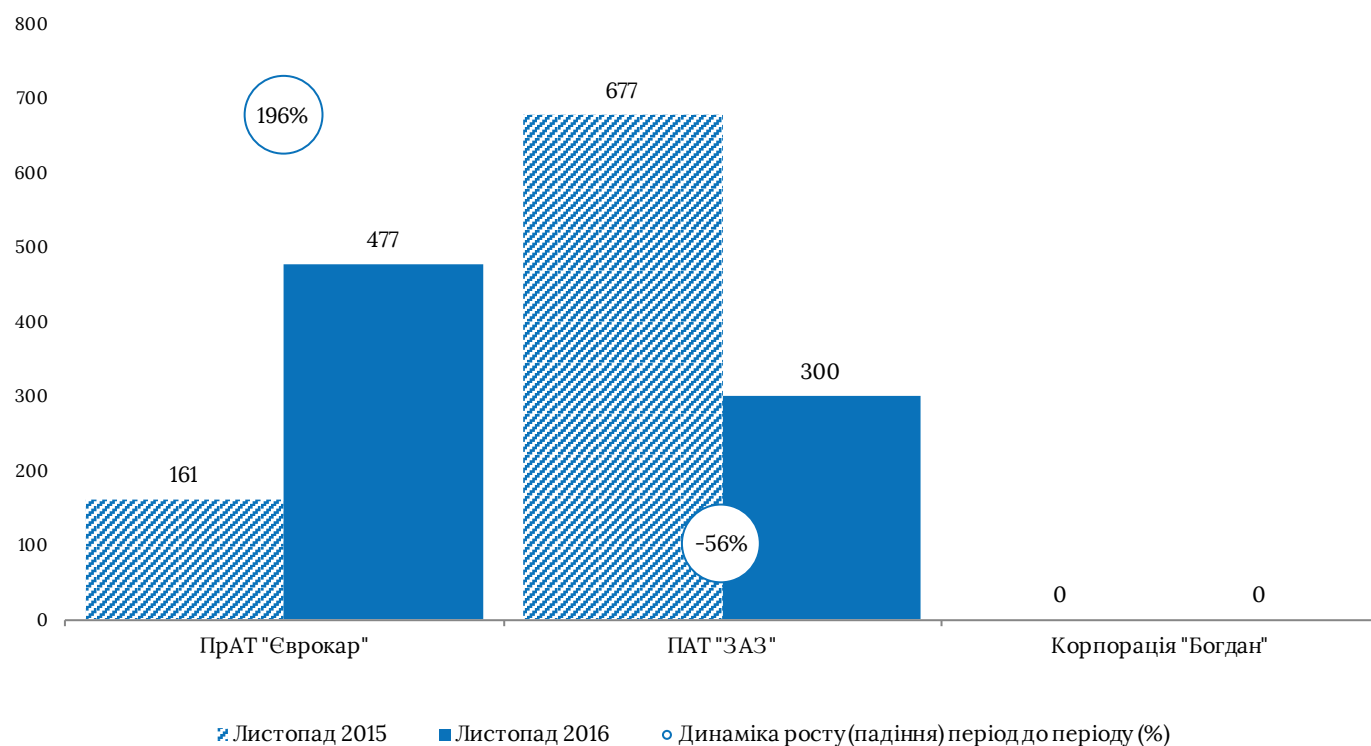
(Жовтень 2016 р. - листопад 2016 р., шт. та % росту період до періоду)



■ Жовтень 2016 ■ Листопад 2016 ○ динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

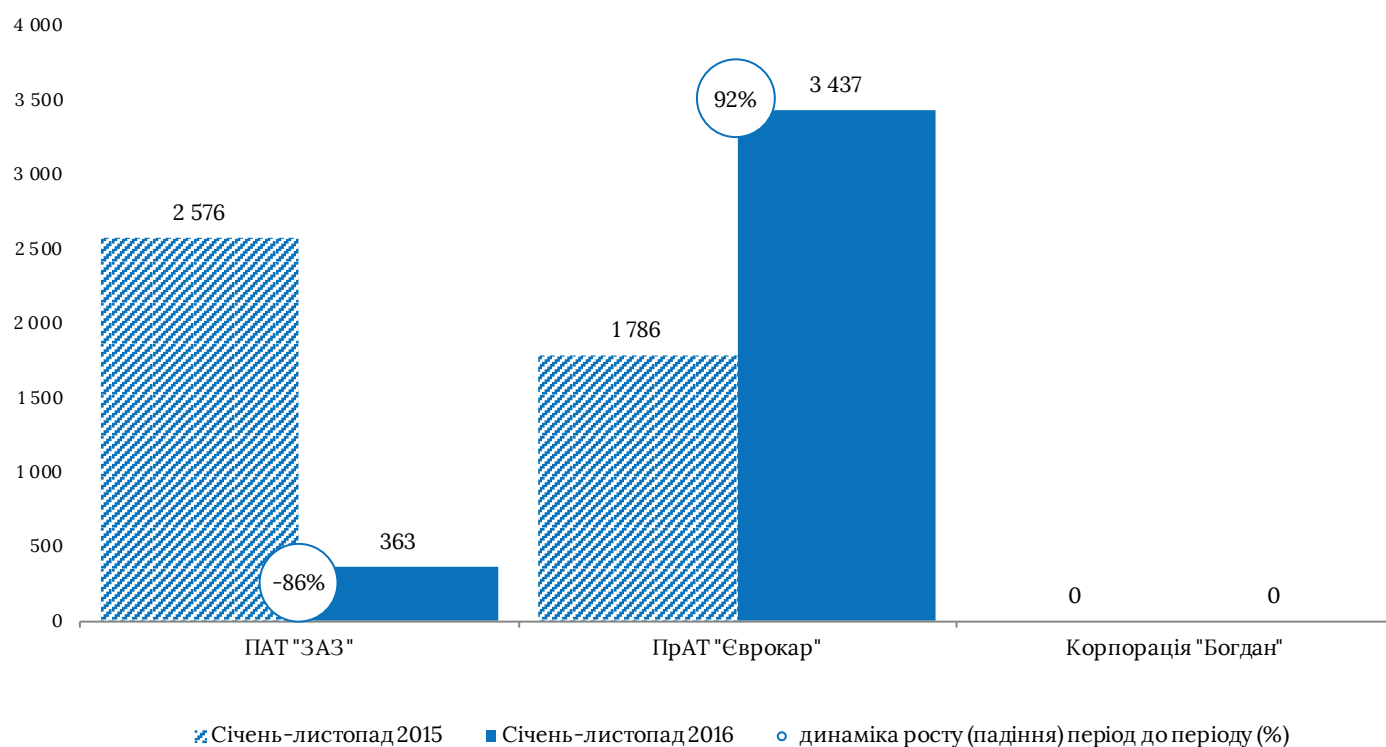
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Листопад 2015 р. - листопад 2016 р., шт. та % росту період до періоду)



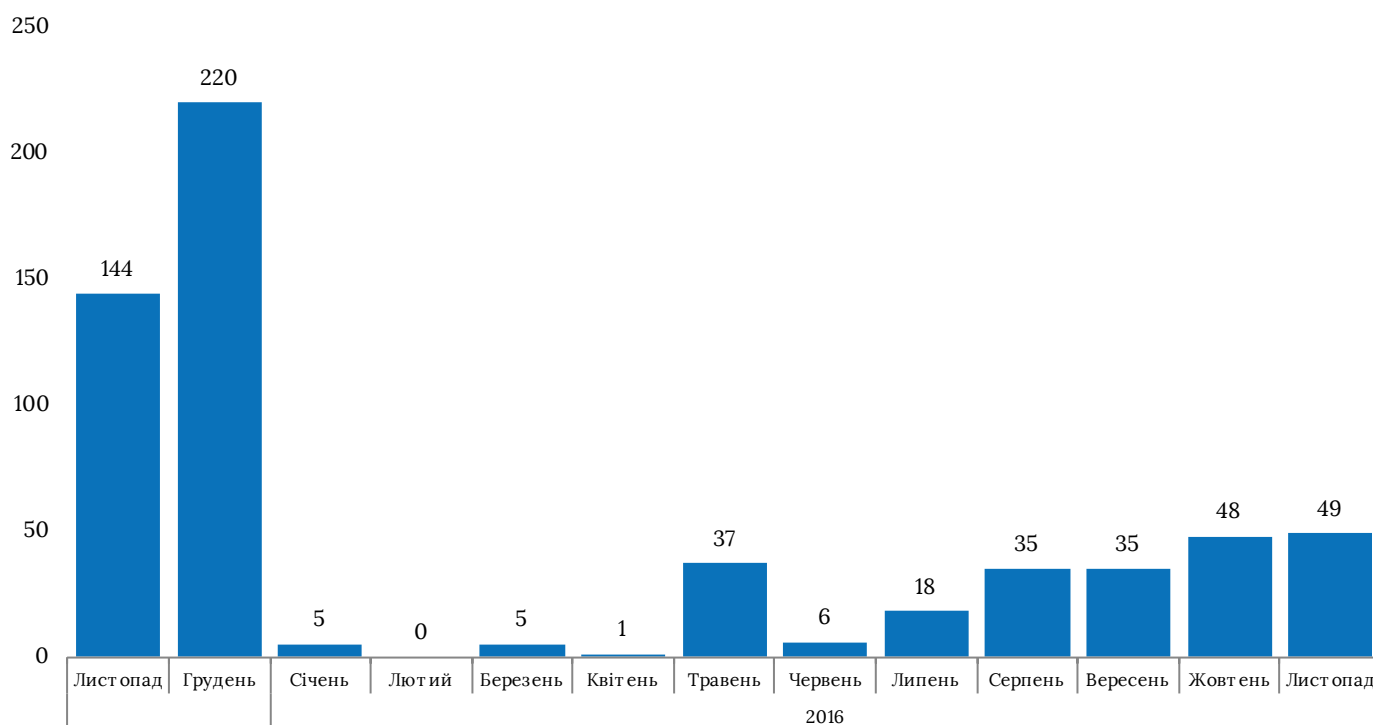
ВИРОБНИЦТВО ЛЕГКОВИХ АВТО

(Січень-листопад 2015 р. - січень-листопад 2016 р., шт. та % росту період до періоду)



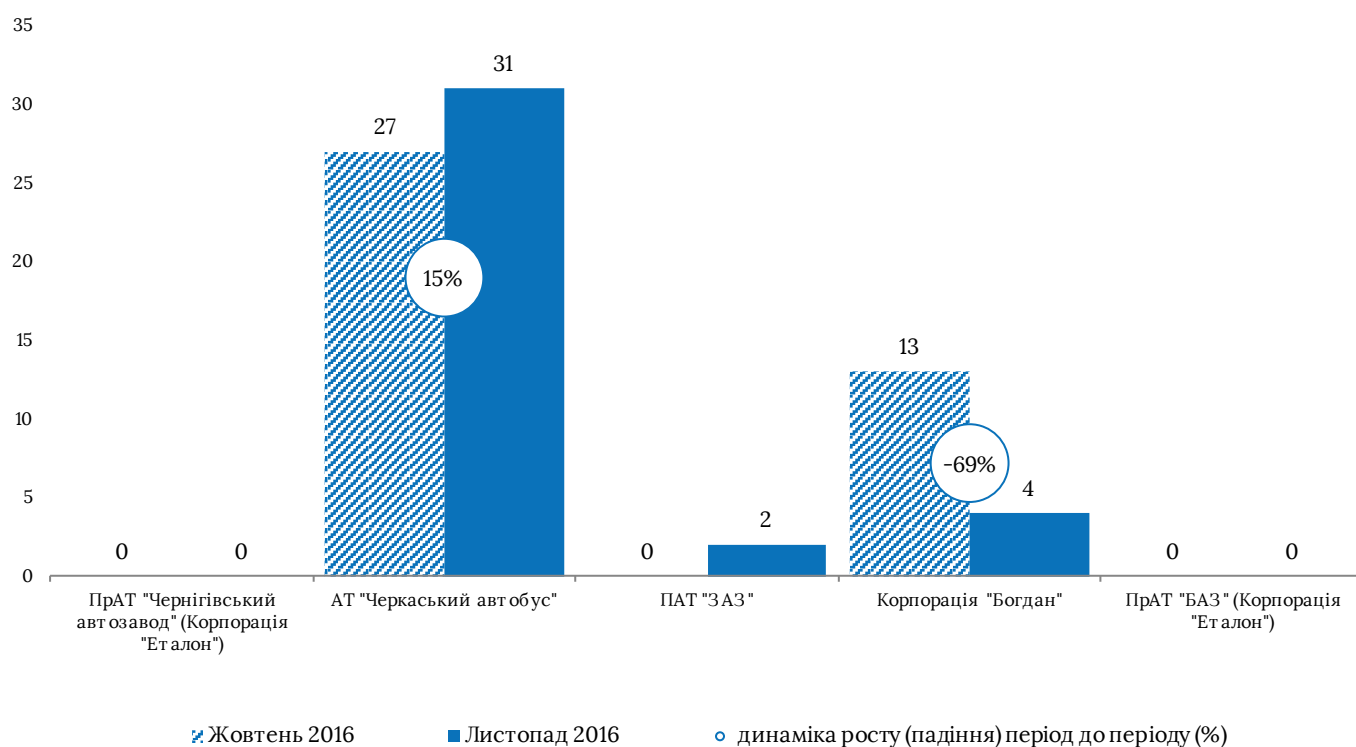
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Листопад 2015 - листопад 2016, штук)



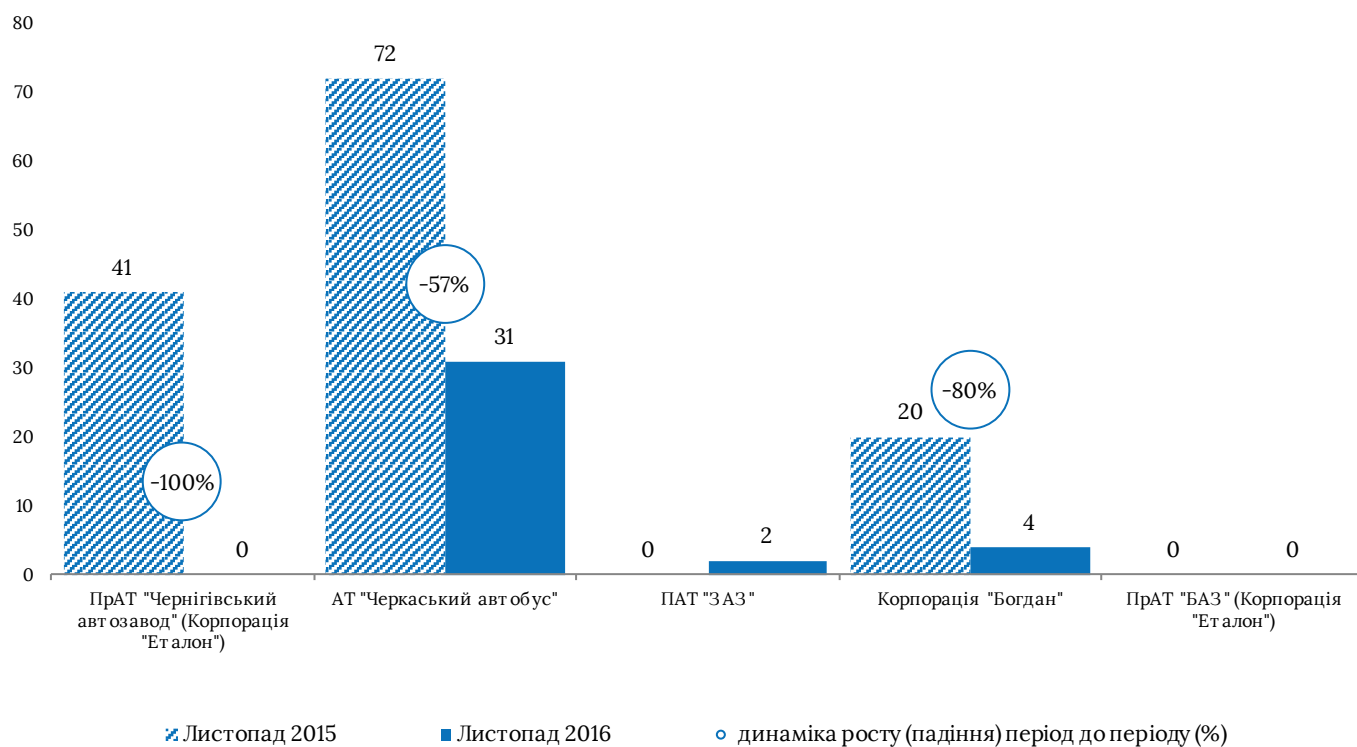
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Жовтень 2016 - листопад 2016, шт. та % росту період до періоду)



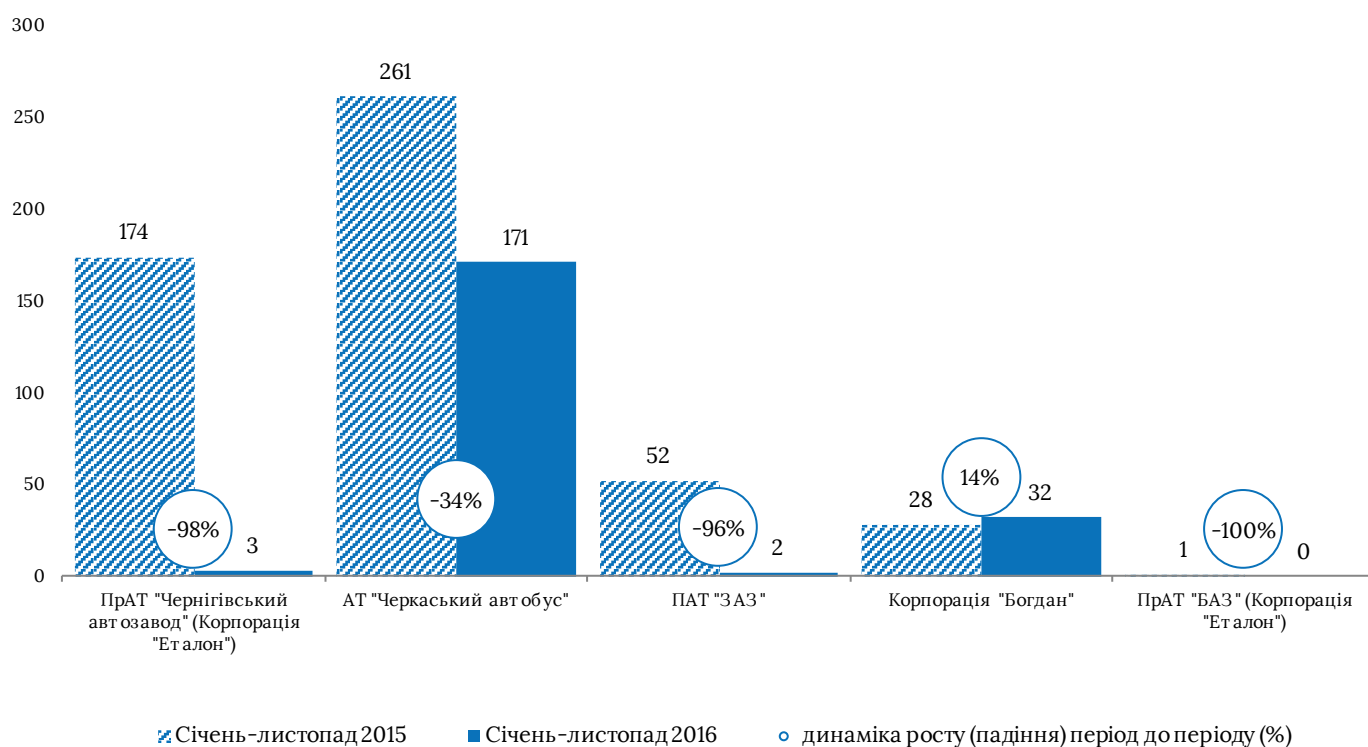
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Листопад 2015 - листопад 2016, шт. та % росту період до періоду)



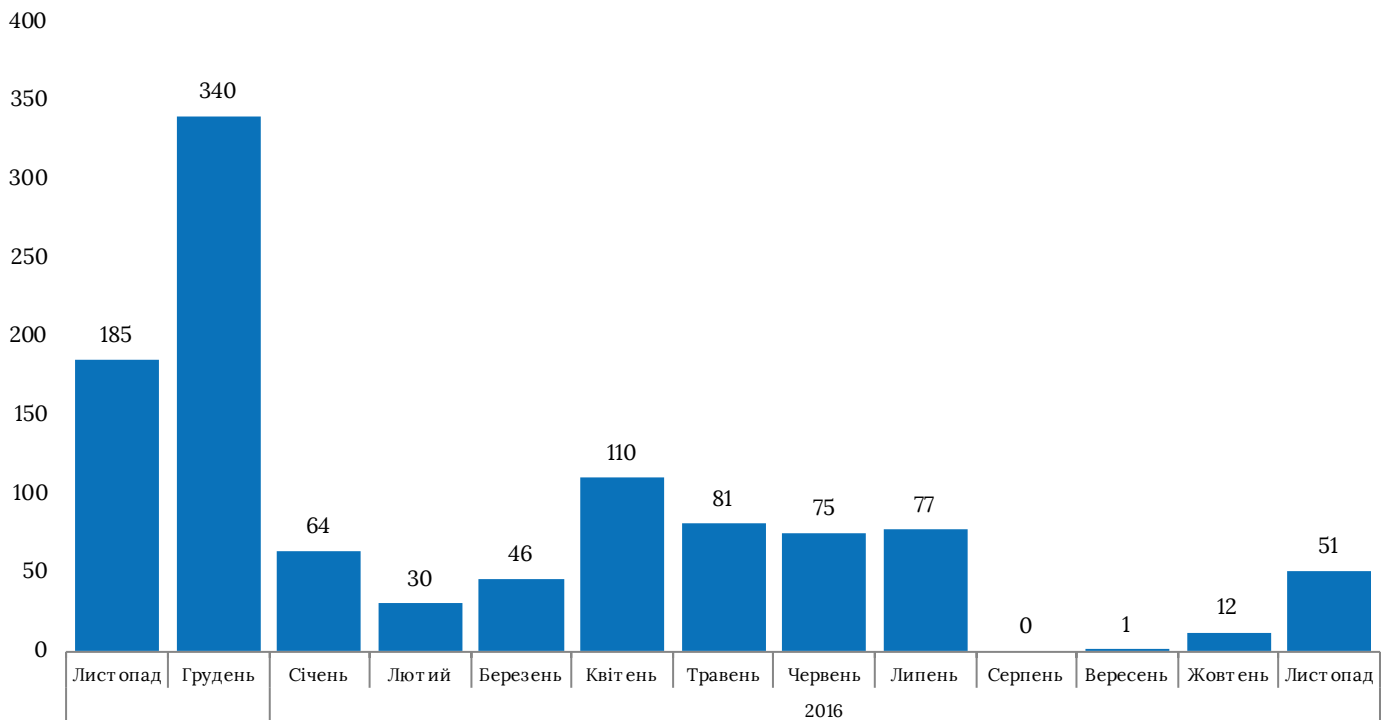
ВИРОБНИЦТВО АВТОБУСІВ

(Січень-листопад 2015 - січень-листопад 2016, шт. та % росту період до періоду)



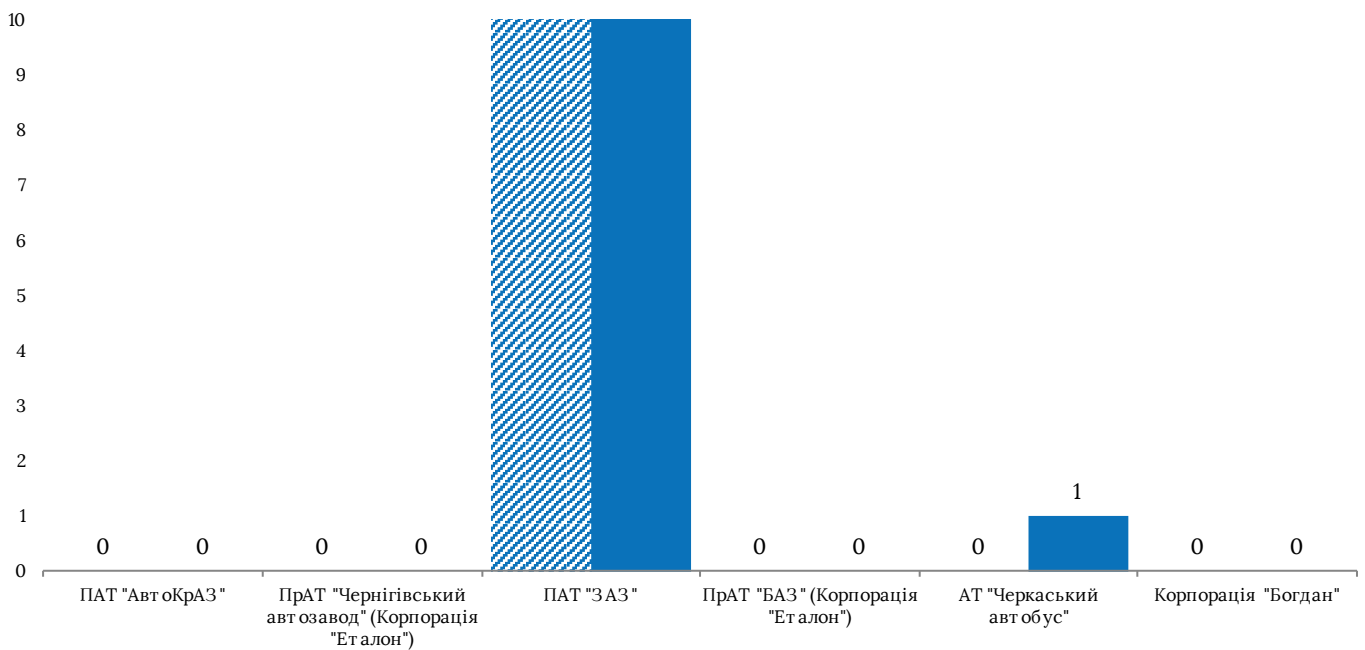
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Листопад 2015 - листопад 2016, штук)



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Жовтень 2016 - листопад 2016, шт. та % росту період до періоду)



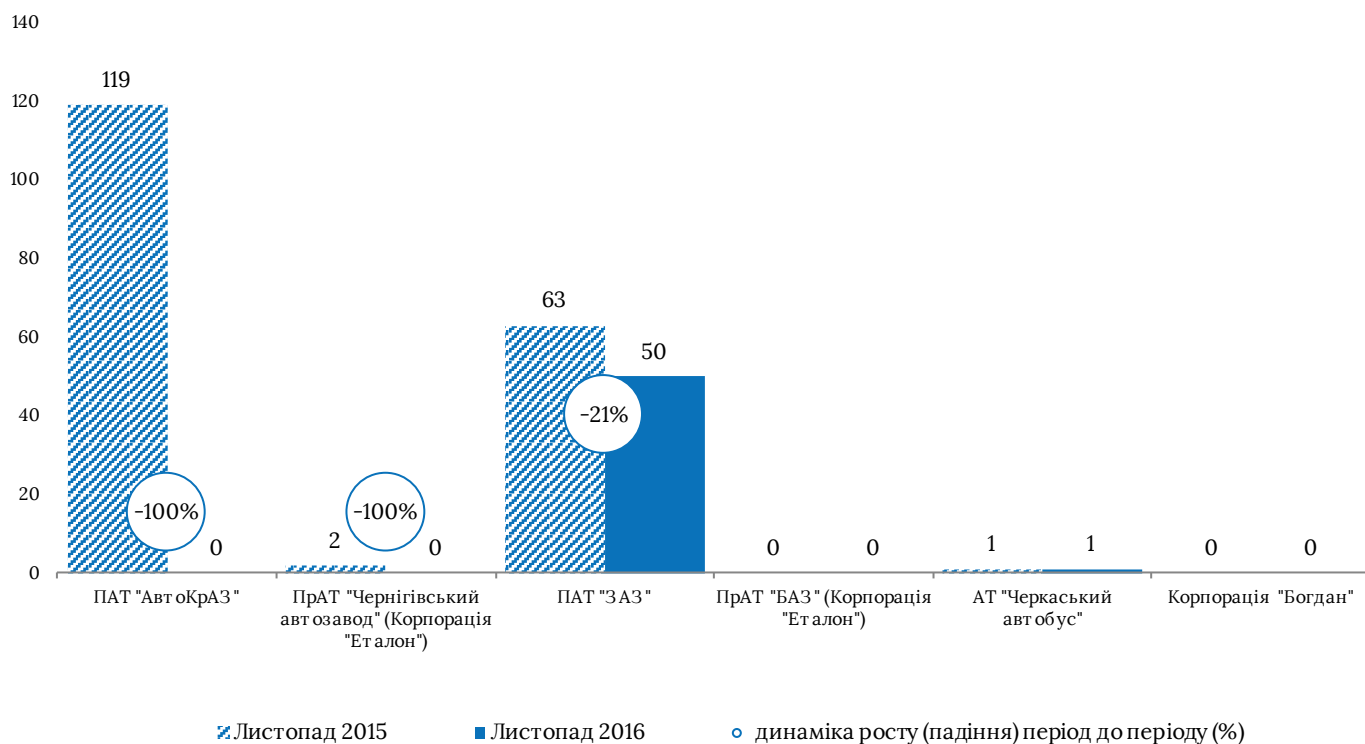
Жовтень 2016

Листопад 2016

динаміка росту (падіння) період до періоду (%)

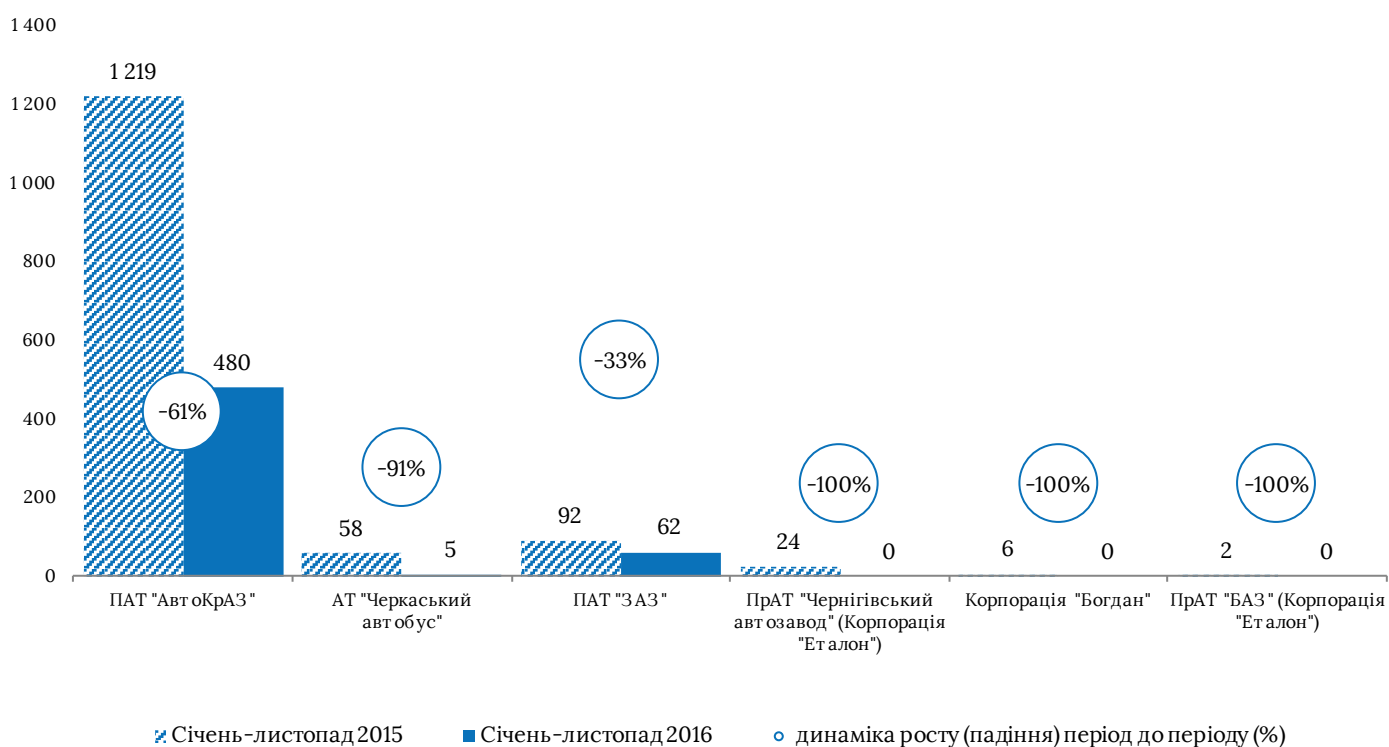
ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Листопад 2015 - листопад 2016, шт. та % росту період до періоду)



ВИРОБНИЦТВО ВАНТАЖНИХ АВТО

(Січень-листопад 2015 р. - січень-листопад 2016 р., шт. та % росту період до періоду)



ПРОДАЖІ

Як повідомляє AUTO-Consulting, в листопаді зафіксовано рекордний сплеск продажів нових автомобілів. Зусиллями всіх операторів вдалося реалізувати 7371 нових авто, що на 48% більше, ніж рік тому. У порівнянні з жовтнем автодилери змогли продати на 26% більше автомобілів і встановили новий рекорд, вперше за останні два роки.

За підсумками 11 місяців, український авто ринок зріс на 39% і вже склав 56933 шт., - інформує AUTO-Consulting.

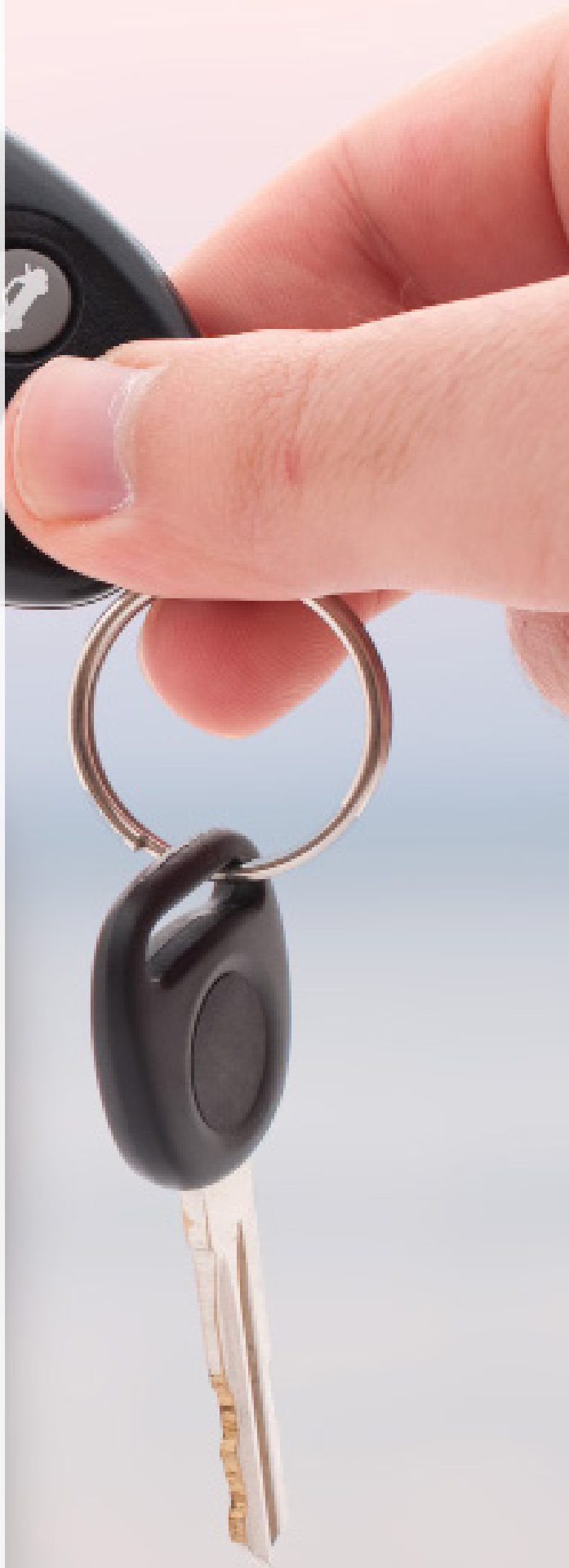
У листопаді зростання продажів зафіксовано практично у всіх операторів, за рідкісним винятком, коли у дилерів просто закінчилися автомобілі на складах.

Показовими є і результати позиційної боротьби. Так, в листопаді в Україні два лідери. З однаковим результатом фінішувала Toyota і Renault. Значно зріс і обсяг продажу нових Kia і перевищив 500 штук. Наростили реалізацію і дилери Skoda, Ford, VW, Hyundai, Nissan з лідируючої топ-10 українського ринку.

Багато брендів змогли поліпшити свої показники в листопаді в рази. Так, Seat, Great Wall, Chery, Fiat, Infiniti фінішували з небувалими для останніх місяців підсумками.

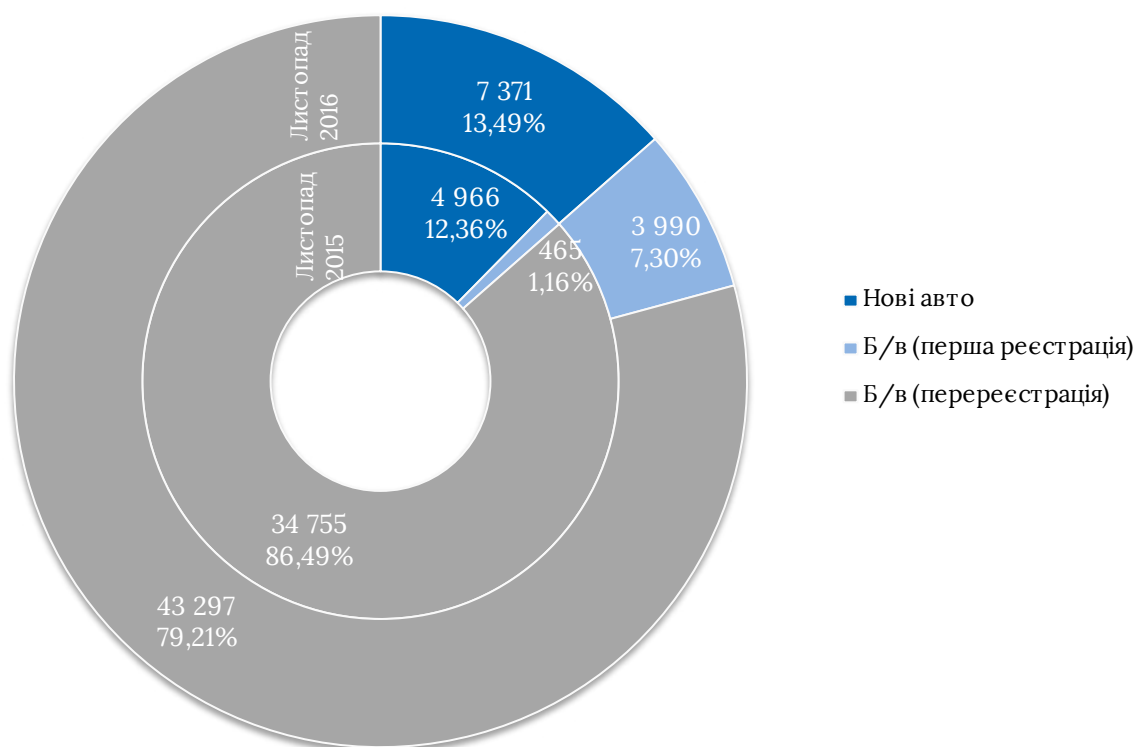
Пожвавлення продажів нових автомобілів в листопаді експерти пов'язують з двома чинниками: активізацією корпоративного сегмента і валютною нестабільністю. На підсумках листопада спрацювала активність і юридичних осіб і приватників, - відзначають в AUTO-Consulting.

З огляду на такий різкий сплеск продажів в листопаді, відкоригований у бік збільшення і прогноз продажів за підсумком 2016 року. Судячи з усього, авторинок фінішує в діапазоні 64-65 тис. нових автомобілів.



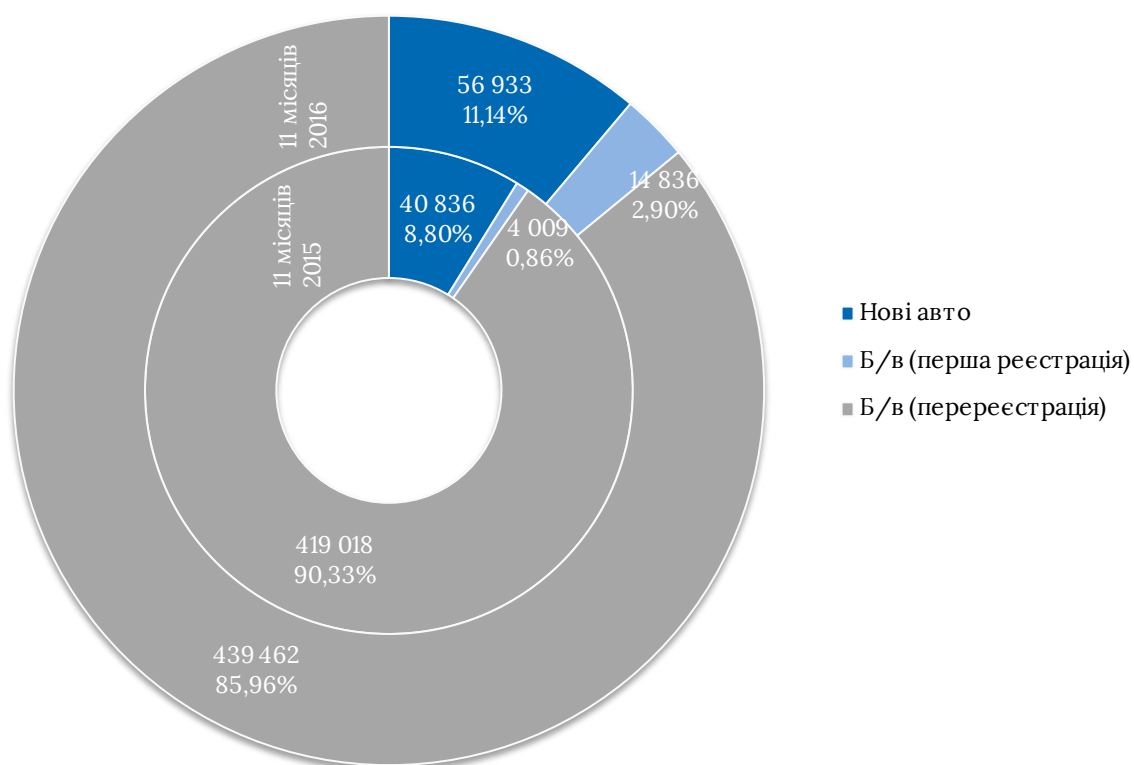
ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО

(листопад 2016 р. та листопад 2015 р., шт. та % ринку)

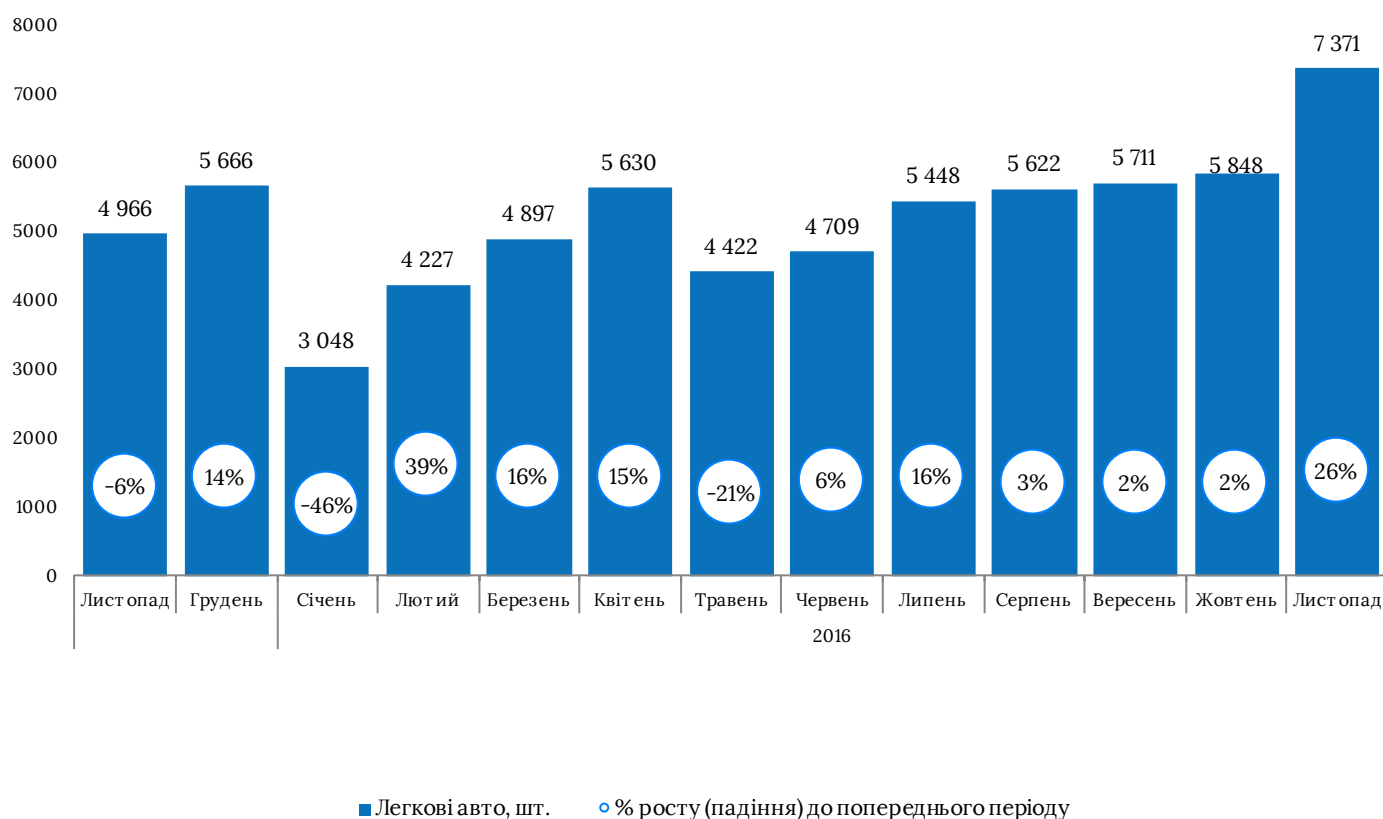


ПРОДАЖІ ЛЕГКОВИХ АВТО

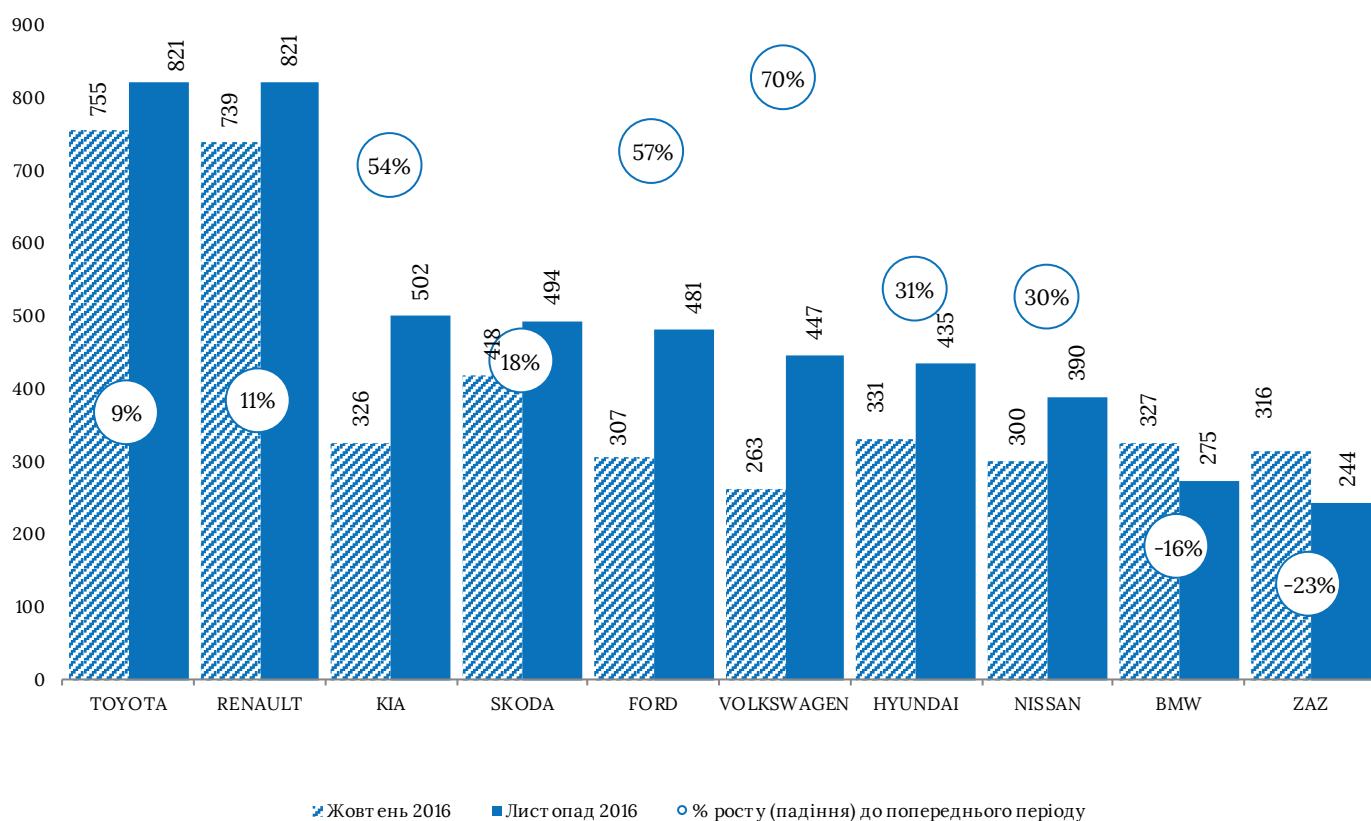
(11 місяців 2016 р. та 11 місяців 2015 р., шт. та % ринку)



ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО (шт. та % росту до попереднього місяця)

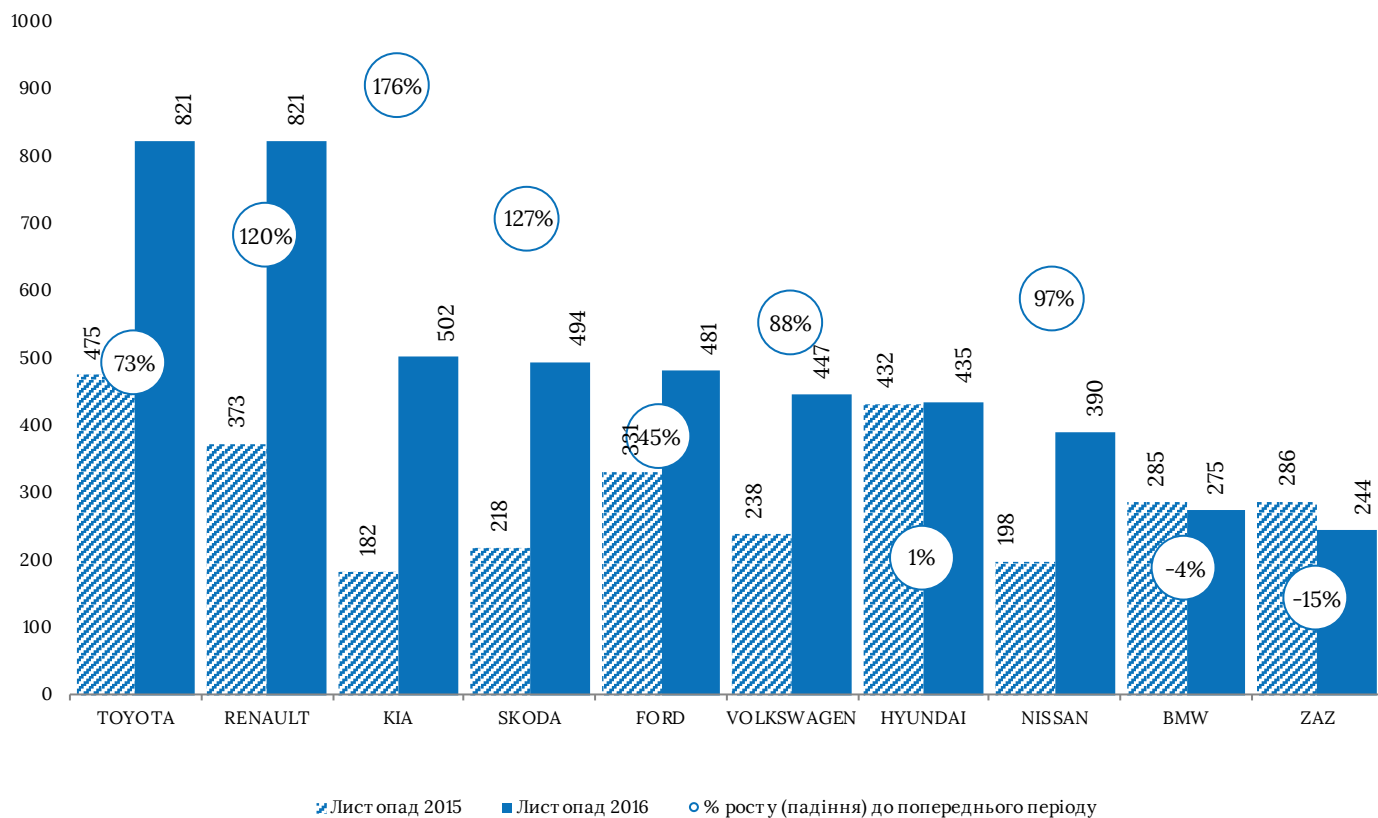


ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО (жовтень 2016 та листопад 2016, шт. та % росту період до періоду)



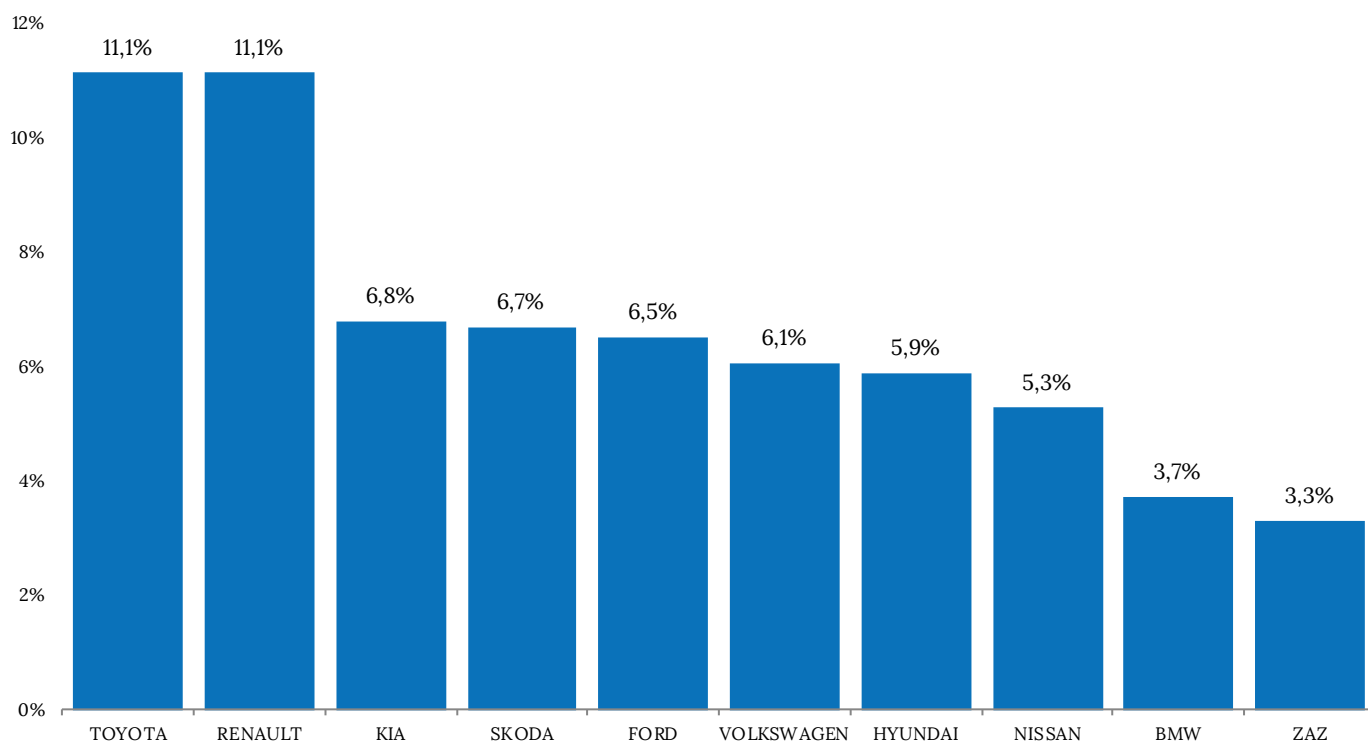
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(листопад 2015 та листопад 2016, шт. та % росту період до періоду)



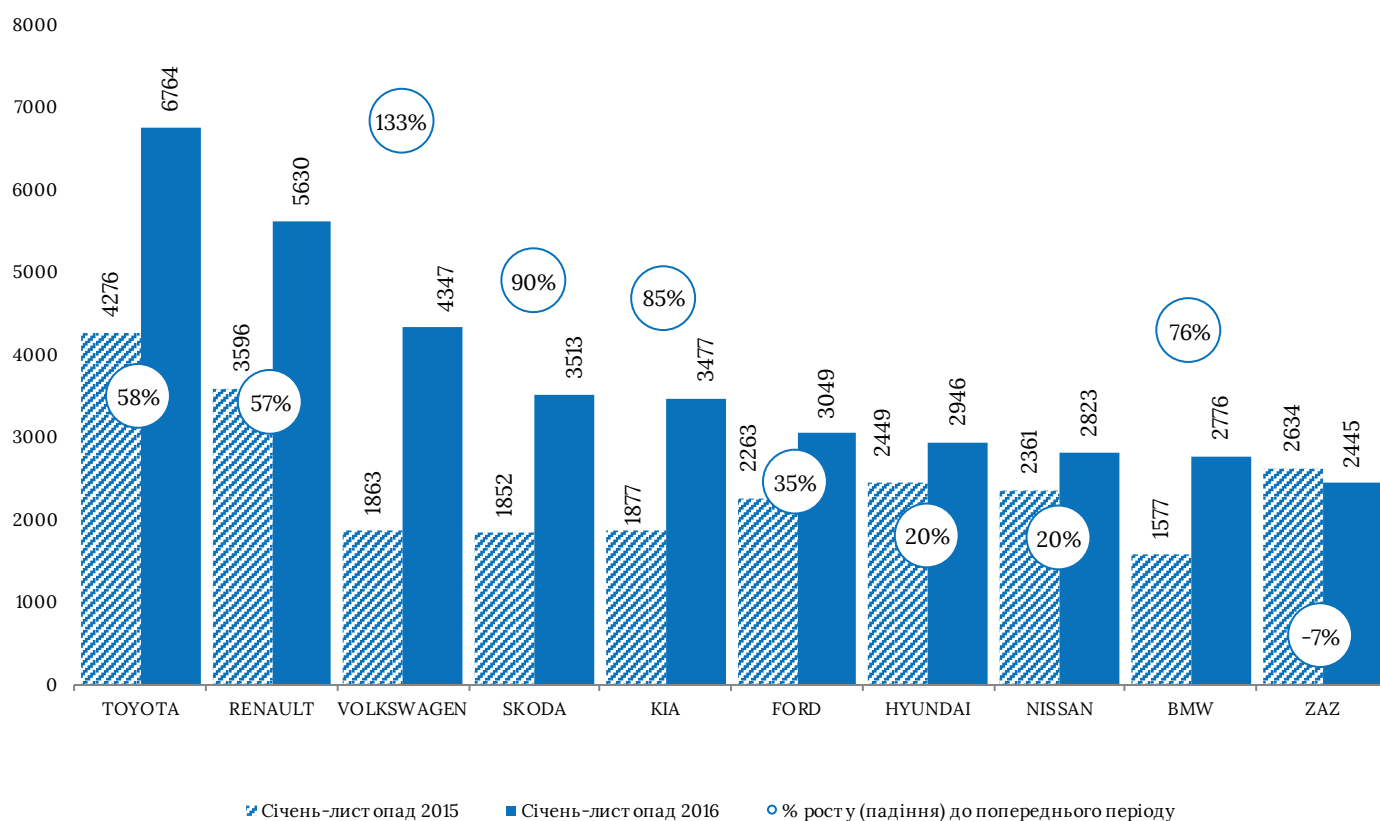
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(листопад 2016, % від усіх проданих легкових авто)



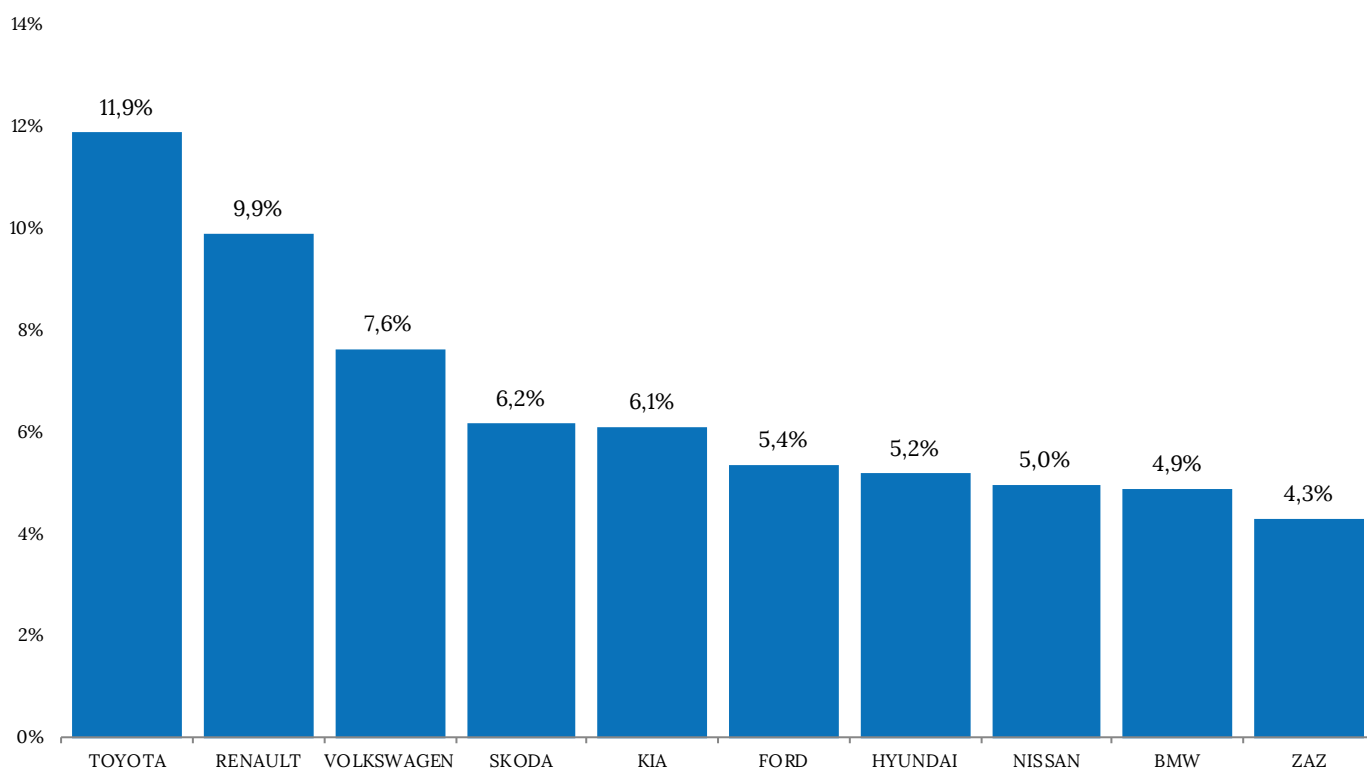
ПРОДАЖІ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень-листопад 2015 та січень-листопад 2016, шт. та % росту період до періоду)



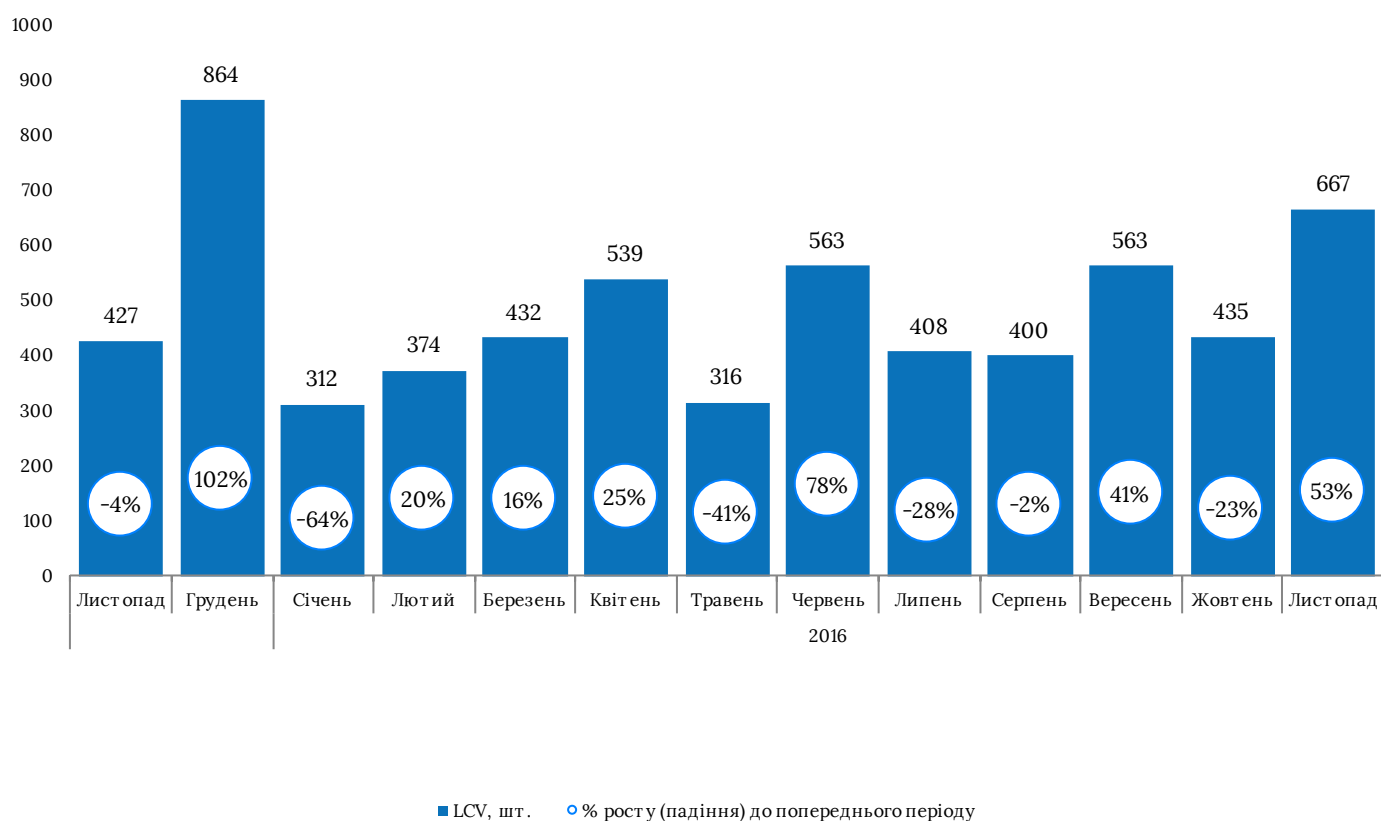
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ ЛЕГКОВИХ АВТО

(січень-листопад 2016, % від усіх проданих легкових авто)



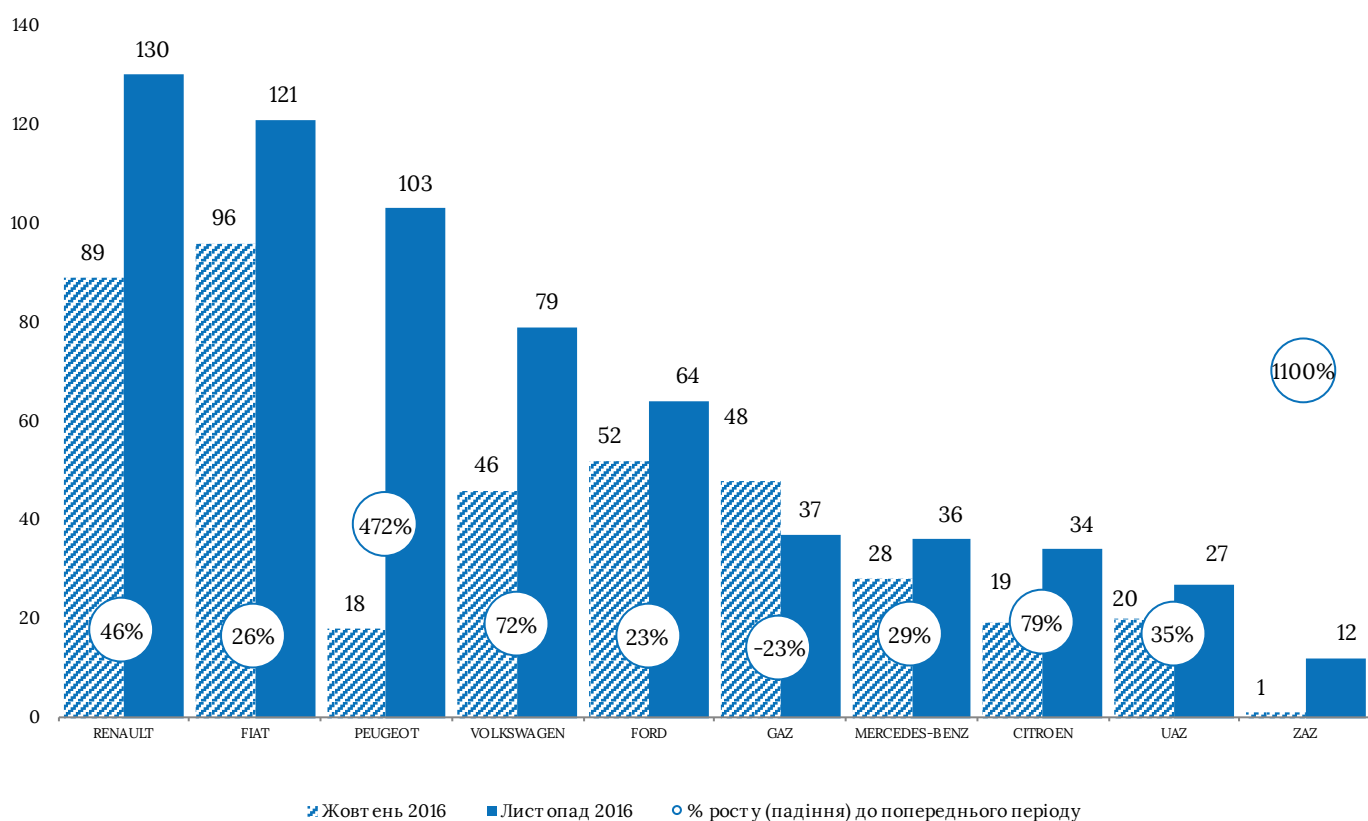
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(шт. та % росту до попереднього місяця)



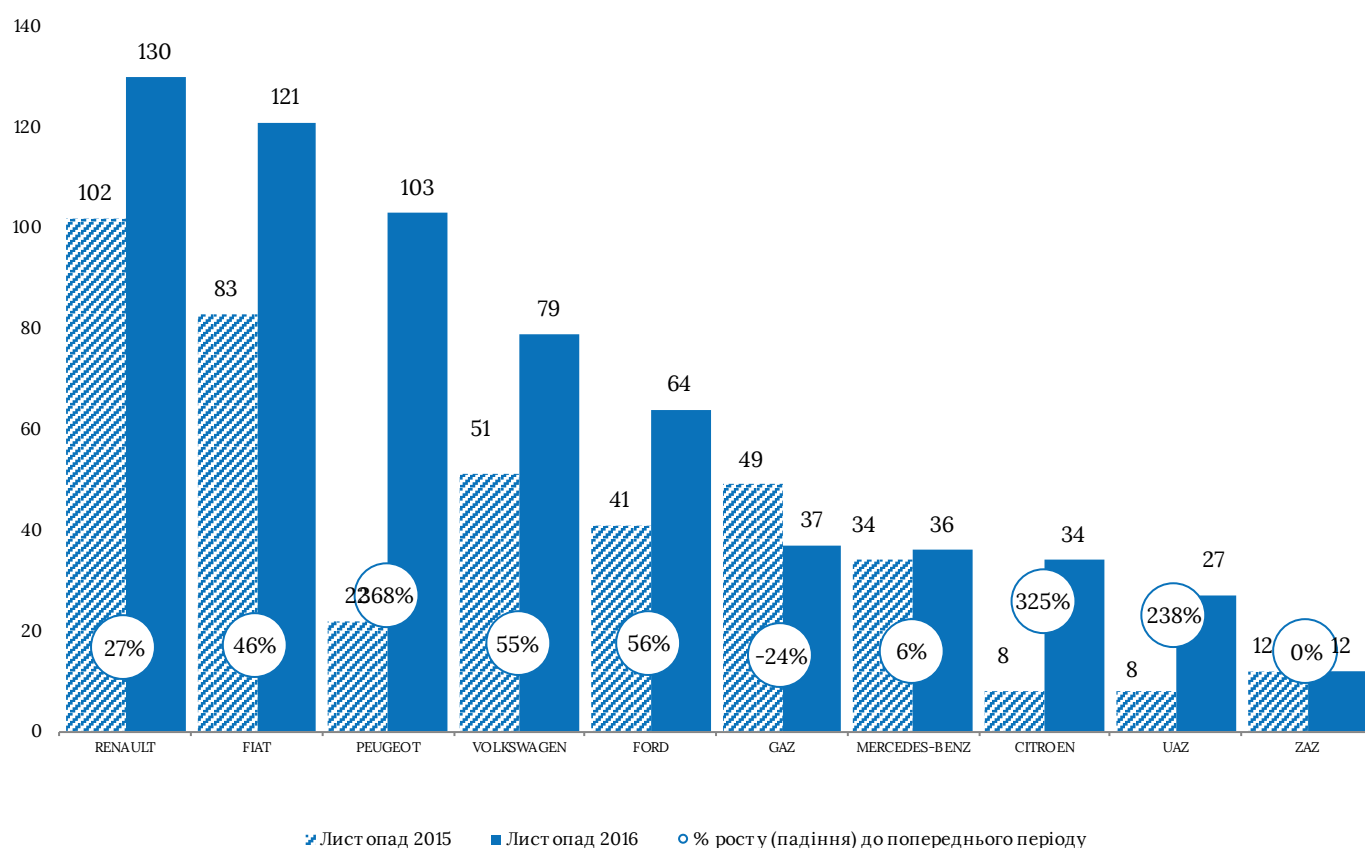
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(жовтень 2016 та листопад 2016, шт. та % росту період до періоду)



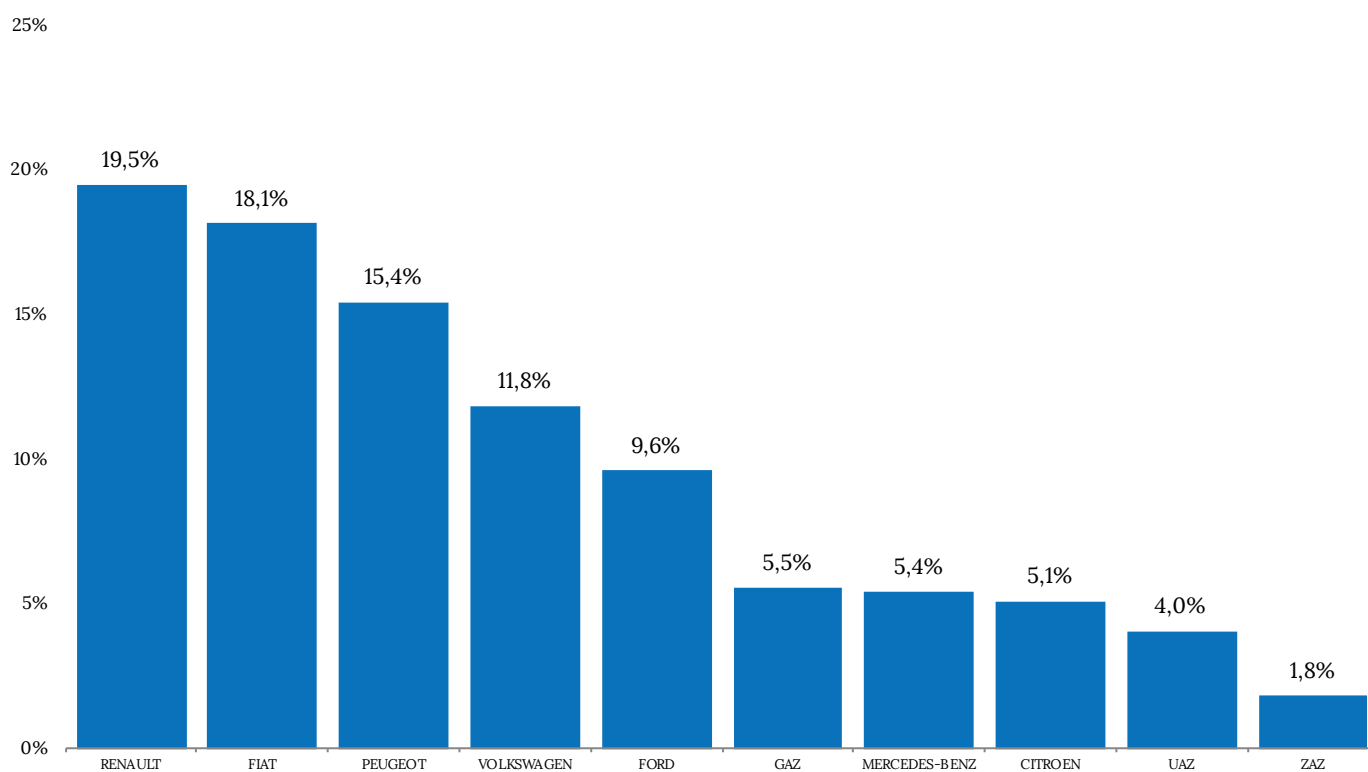
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(листопад 2015 та листопад 2016, шт. та % росту період до періоду)



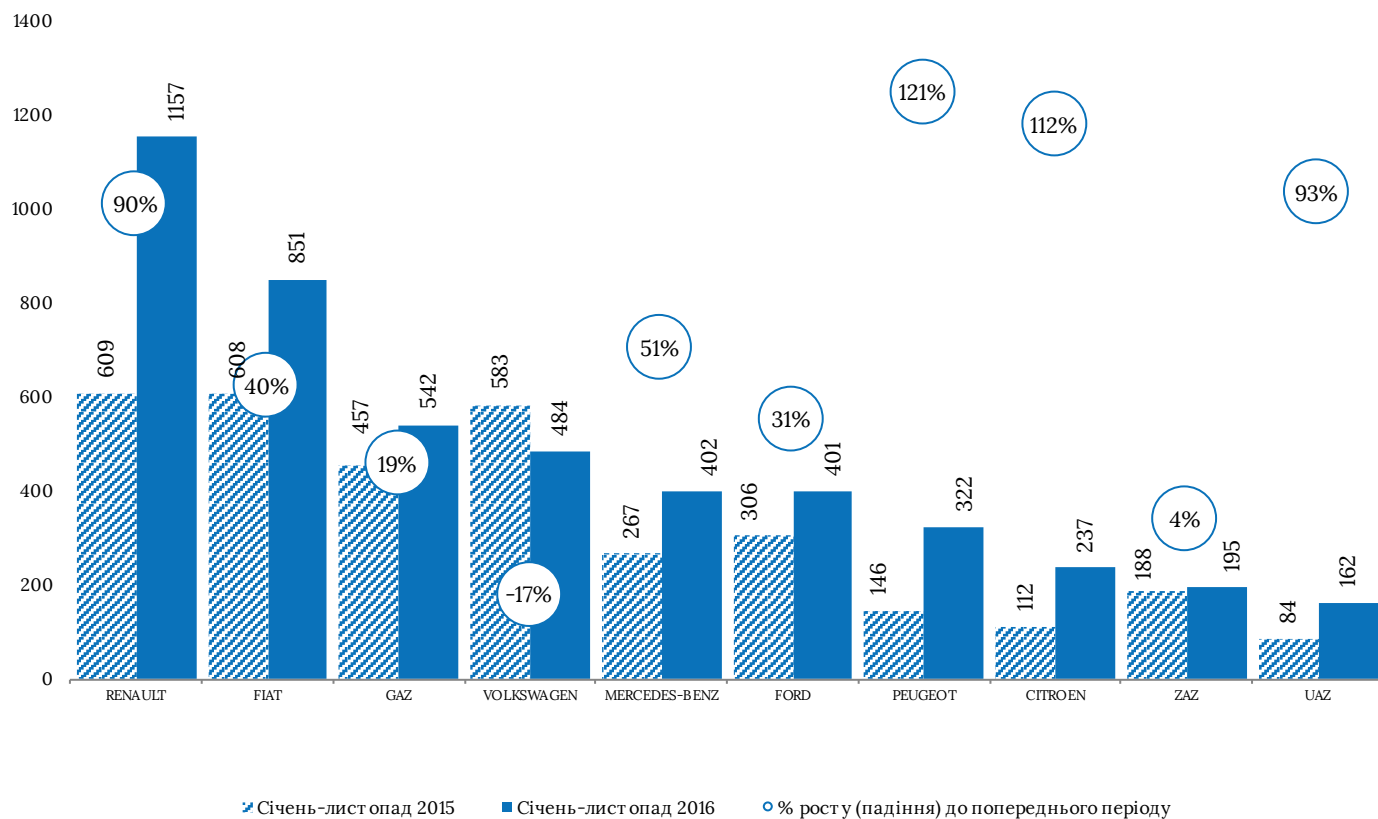
РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ LCV

(листопад 2016, % від усіх проданих lcv)



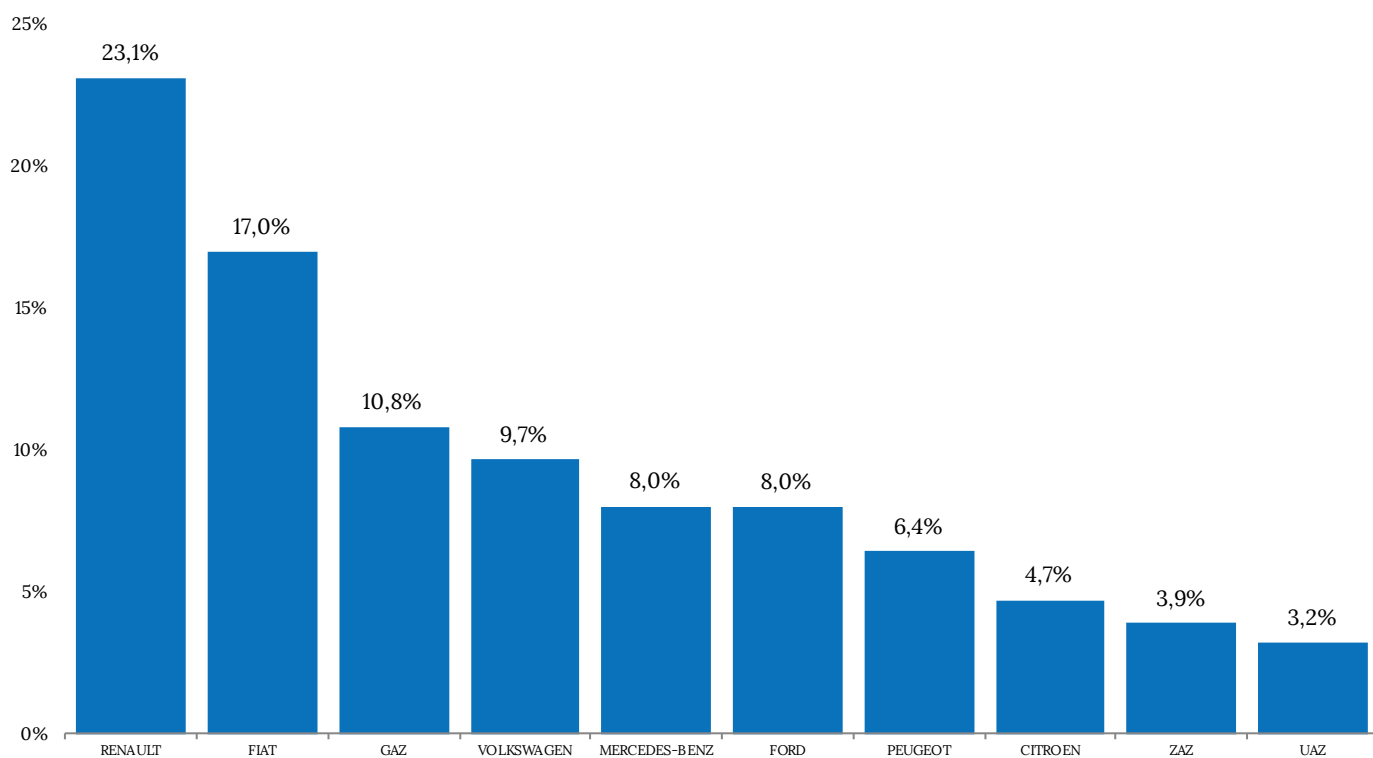
ПРОДАЖІ НОВИХ LCV

(січень-листопад 2015 та січень-листопад 2016, шт. та % росту період до періоду)



РЕЙТИНГ ПРОДАЖІВ НОВИХ LCV

(січень-листопад 2016, % від усіх проданих легкових авто)





Review
AUTOMOTIVE INDUSTRY

№12 (41) ВІД 20.12.16

**Офіційне видання Федерації роботодавців
автомобільної галузі України**

review@fra.org.ua
fra.org.ua

Росповсюджується безкоштовно в електронному вигляді.