

ВІДКРИТЕ ЗВЕРНЕННЯ ФЕДЕРАЦІЇ РОБОТОДАВЦІВ АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ЩОДО СКАСУ- ВАННЯ УТИЛІЗАЦІЙНОГО ЗБОРУ

КИЇВ, 14 КВІТНЯ 2014 РОКУ. Як відомо, Парламент проголосував за скасування утилізаційного збору. Яку конкретно мету переслідує це рішення, за логікою визначити не так легко – чи то це крок на угоду нашим європейським партнерам в частині ще більшої після зниження спецмит лібералізації ринку і його відкриття з урахуванням протекціоністського забарвлення цього податку, чи то данина хронічного популізму, якому в нашій країні властиві загострення особливо напередодні виборів, втілений у настільки гуманному кроці назустріч поклику натовпу, що стереже стіни Парламенту.

Щодо цього можна, безумовно, довго будувати теорії. Ясно одне – рішення про скасування утилізаційного збору так само несистемне і неконструктивне, як і рішення про його запровадження, а точніше його формат, з дозволу сказати, «система утилізації автомобілів», де-юре наявна в нашій країні.

І якщо у випадку з введенням збору його можна виправдати відповідною адекватною реакцією щодо захисту ринку на дії РФ (уведення там аналогічного збору ще у вересні 2012 року), то скасування виглядає скоріше як замітання на швидку руку слідів на місці злочину, ніж як зважене рішення про забезпечення добробуту пересічного споживача.

ФРА зробила спробу без зайвих емоцій проаналізувати як саме рішення, так і його наслідки для споживача, виробника і імпортера/дилера, а також саму проблему утилізації, яка вже давно вийшла за межі професійної галузевої полеміки.

Почнемо, мабуть, з аналізу самого рішення. Тут незайвим буде нагадати про введення утилізації в Україні двома законами: один із них стосувався безпосередньо сум податків, а суть обох законів жодним чином не зводилася тільки до сплати або несплати утилізаційного збору. Таким чином, скасуванням самого збору законодавець «забув» про рамкові закони і залишив регуляторну канву, що накладає дуже нескромні зобов'язання з безоплатної утилізації автовиробниками, а також по здачі автомобілів в утиль – на останніх власників транспортного засобу. У результаті вийшов регуляторний казус: зобов'язання є, інфраструктури та інструментів навіть у найближчому майбутньому немає. Логічне запитання за аналогією: чи поїде автомобіль з порожнім баком. Відповідь проста: поїде, точніше покотитися, але лише згори донизу і лише один раз. Навряд чи законодавець замислювався над тим, куди ми почали рухатися, коли діяв за улюбленим принципом найменшого опору.

Щодо наслідків, почнемо зі споживача, який так завзято відстоював це рішення під стінами Верховної Ради. Очевидно, це рішення за логікою має принести споживачеві задоволення. Шкода тільки, що задоволення буде виключно психологічним, оскільки ймовірність того, що пересічний споживач буде менше платити за новий автомобіль, котиться до нуля, причому зі



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

швидкістю девальвації національної валюти. Отже, сума, яка раніше становила утилізаційний збір, імовірно буде компенсована за рахунок підвищення акцизів на готові автомобілі і за рахунок зростання курсу валюти, залишок поповнить прибуток імпортера і дилера. Хоча ймовірність зниження за рахунок збору існує для преміального сегменту автомобілів з великими обсягами двигуна, що жодним чином не впливає на сегмент бюджетних автомобілів і вже точно більш вигідна саме законодавцям, які подібним рішенням себе не образили і забули про пересічного споживача на площі перед Радою.

Національному виробнику подібна рокировка найменш вигідна. Виробники власним коштом створили і сертифікували мережі пунктів прийому в утиль, і хоча вони так і не прийняли жодного авто на утилізацію, законодавчо в технічному плані пункти прийому дуже жорстко регламентовані і вимагають чималих коштів на їх утримання, навіть без обліку активної роботи. І якщо раніше ці витрати побічно амортизувалися за рахунок цінової переваги національного авто перед імпортним, як захисної функції збору, то тепер – це чистий збиток.

Додамо до цього підписані виробниками програми з жорсткими критеріями щодо модернізації та локалізації, а також останні зміни в регуляторному середовищі, що не обмежуються скасуванням збору: зниження захисних заходів і загальна нестабільність законодавства підриває і без того нелегкі відносини з інвесторами. В результаті отримуємо сумарне заморожування програм, вельми ймовірно і неминуче закриття заводів і втрату робочих місць, яких на чотирьох заводах автопрому налічувалося понад 10 тис без урахування суміжників в 2012 році, а з ними і надходжень до бюджету і платоспроможного попиту.

Щодо імпортерів, то вони, безумовно, будуть у вигаді, але невдово. Після отримання цієї цінової переваги за умов падіння ринку, незмінності ситуації для споживача і падінні реального сектора, а отже скорочень робочих місць і доходів населення, навряд слід розраховувати на позитивні тенденції, адже така політика вельми недалекоглядна – вона витісняє з ринку конкурента в особі виробника автоматично витісняє і потенційного споживача, який втрачає робоче місце, відбувається ланцюгова реакція, яка де-факто не обіцяє нічого доброго ні ринку, ні імпортеру.

Повернемося до найголовнішого – до проблеми утилізації та старіння автопарку, яке нікуди не поділося і не вирішилося саме собою за допомогою скасування одного податку. Цифри красномовніші за будь-які слова. Автопарк України (станом на 2012 рік) налічував понад 6 млн транспортних засобів віком понад 10 років, що становить близько 70% автопарку країни, при цьому середній вік автомобіля становив близько 18,7 років. Для порівняння, в інших країнах вік автопарку коливається від 7,3 роки до 8,3 роки в країнах-членах ЄС. У Російській Федерації середній вік автопарку вже наближається до європейського і складає 9 років.

Отже, констатуємо факт, проблема старіння автопарку, що перетворюється в авто сміття не вирішена, її неможливо



ФЕДЕРАЦІЯ РОБОТОДАВЦІВ
АВТОМОБІЛЬНОЇ ГАЛУЗІ

вирішити введенням або скасуванням одного податку або закону. Необхідний системний виважений підхід (Державна програма з утилізації бувших у використанні автомобілів), починаючи з рішення проблеми контролю і мотивації здачі авто в утиль, аж до створення та раціонального розвитку ринку вторинного використання сировини, установки обов'язкових вимог до вторинного використання та переробки, які вже давно використовуються в Європі, до стандартів якої ми так прагнемо. Не слід також забувати, що потенційно утилізація – це, в першу чергу, вигідний бізнес. Відхід від вирішення проблеми, несистемний підхід і спроба відходу від обговорення шляхом скасування податків не може стати панацеєю і, цілком можливо, призведе до техногенної катастрофи – добровільного перетворення України в вигідно географічно розташоване європейське звалище.

Федерація не одноразово зверталася до органів влади з пропозиціями та напрацюваннями проектів програм з утилізації бувших у використанні автомобілів і продовжує наполягати на необхідності вироблення такого роду стратегії та її імплементації на національному рівні. На жаль, пропозиції ФРА не були почуті. Менше з тим, ми впевнені в тому, що ця проблема вимагає максимально оперативного рішення. ФРА за допомогою залучення як фахівців галузі, так і європейських колег з АСЕА, цілком готова брати участь цьому процесі. При цьому хочеться вірити, що напрацювання ФРА будуть враховані і знайдуть практичне застосування, а короткозорість влади у прийнятті подібних рішень виправдовується виключно відсутністю глибинного розуміння проблематики питання, що можна виправити за умови залучення до подібного роду процесів прийняття рішень фахівців галузі.

З концепцією «Основи державної програми з утилізації бувших у використанні автомобілів» ФРА можна ознайомитися на сайті Федерації роботодавців автомобільної галузі України.