

O'zi yo'q, lekin to'lovi bor utilizatsiya. Trillionlar qayerga ketyapti?



Metan-shoxobchalarda barqaror ta'minot bo'lmagan, sifatli benzin Amerikadagidan ham qimmat bo'lgan O'zbekistonda elektromobillar aholining muayyan qatlami uchun yagona alternativ bo'lib qolayotgandi. Elektromobillar uchun utilizatsiya yig'imining aqlga sig'maydigan darajada oshirilishi bu umidlarni puchga chiqardi.



Foto: longreads.cabar.asia

O'zbekistonda ekologik transport vositalariga o'sib borayotgan talab notarif to'siqlar bilan bo'g'ilyapti.

Vazirlar Mahkamasining qaroriga asosan, 2025 yil 1 maydan boshlab import qilinadigan elektromobillar uchun utilizatsiya [yig'imi](#) keskin [oshirildi](#). Ishlab chiqarilganiga 3 yildan oshmagan elektromobillar uchun yig'im BHMning 30 barobaridan 120 barobariga yoki 45 million so'mgacha oshirildi. Agar elektromobil ishlab chiqarilganiga 3 yildan oshgan bo'lsa, yig'im BHMning 210 barobari yoki 78,75 million so'mni tashkil qiladi (hozir bu miqdor 90 BHMga teng).

Yo'q utilizatsiyaga yig'ilgan 1,8 trillion qani?

Bojxona qo'mitasi ma'lumotlariga [ko'ra](#), birgina 2024 yilning yanvar-sentabr oylarida O'zbekistonga benzinda harakatlanadigan 26 643 dona yengil avtomobil, 11 424 dona gibrid avtomobil, 16 205 dona elektromobil import qilingan.

Agar bu davrda mamlakatda olib kirilgan benzinli mashinalarning hammasini shartli ravishda yangi bo'lgan deb hisoblasak ham, utilizatsiya uchun eng kamida 1 trln 87 mlrd so'm, elektromobillardan eng kamida 165 mlrd so'm, gibrid mashinalardan esa 117 mlrd so'm undirilgan.

2024 yilning 1 oktyabridan BHM miqdori 340 ming so'mdan 375 ming so'mga oshirildi. Shundan kelib chiqilsa, o'tgan yilning 4-choragida import qilingan 6 269 dona benzinda

yuradigan yengil avtomobildan eng kamida 282 mlrd so‘m, 7 886 dona elektromobildan 89 mlrd so‘m, 6056 dona gibrid avtomobildan 68 mlrd so‘m yig‘ilgan bo‘lishi mumkin.

Umumiy hisobda esa **2024 yilda birgina utilizatsiyaning o‘zi uchun import yengil avtomobillardan kamida 1,8 trln so‘m** olingan bo‘lishi kerak. Bu raqam eng minimal ko‘rsatkichlardan kelib chiqib hisoblangan bo‘lib, reallik bundan kattaroq summani tashkil etishi mumkin.

Ma‘lumot uchun, gibrid avtomobillarni import qilishda ayrim modellar uchun benzinli mashinalar kabi dvigatel hajmidan kelib chiqib, ayrimlariga esa xuddi elektromobillar kabi yig‘im undirilgan. Shu jihatdan, hisoblashda avtomobillarining turi noma‘lum bo‘lgani uchun eng kam miqdor olindi.

Shu paytgacha davlat budjeti bo‘yicha ochiq hisobotlarda utilizatsiya yig‘imidan tushumlar ham, agar nimadir ish qilingan bo‘lsa, xarajatlar ham biron marta ochiqlanmagan.

“Mahalliy ishlab chiqaruvchilar” chiqargan mashinalar tabiatni ifloslantirmaydimi?

Vazirlar Mahkamasining 2020 yildagi 327-sonli [qarorida](#) transport vositasini O‘zbekistonga import qiladigan yoki **mamlakat hududida ishlab chiqarib sotadigan** jismoniy va yuridik shaxslar utilizatsiya yig‘imi to‘lovchilari hisoblanishi aniq belgilab qo‘yilgan.

Masalan, UzAuto Motors o‘tgan 2024 yilda O‘zbekistonda 353 730 dona avtomobil [sotgan](#). Shunga ko‘ra, monopolistdan budget foydasiga quyidagi miqdorlarda utilizatsiya yig‘imi undirilishi mumkin edi:

- Cobalt uchun (127 240 dona sotgan) BHM miqdorini shartli 340 ming deb olsak ham – 5 trln 191 mlrd so‘m;
- Damas uchun (106 ming dona) – 1 trln 81 mlrd so‘m;
- Tracker uchun (37 903 dona) – 1 trln 546 mlrd so‘m;
- Onix uchun (33 644 dona) – 1 trln 373 mlrd so‘m;
- Labo uchun (25 319 dona) – 258 mlrd so‘m;
- Lacetti uchun (18 327 dona) – 747 mlrd so‘m;
- Equinox uchun (2314 dona) – 94 mlrd so‘m;
- Malibu uchun (1489 dona) – 60 mlrd so‘m;
- Captiva uchun (798 dona) – 32 mlrd so‘m;
- Traverse uchun (517 dona) – 52 mlrd so‘m;
- Tahoe uchun (178 dona) – 18 mlrd so‘m.

Kun.uz'ning hisob-kitoblariga ko'ra, UzAuto Motors 2024 yilda utilizatsiya uchun 10 trln 452 mlrd so'mdan ko'proq mablag'ni davlat hisobiga o'tkazishi kerak edi, agar... Agar kompaniyaga yashirin qarorlar bilan utilizatsiya yig'imini to'lamaslik imtiyozi berilmaganida. Qayd etish lozim, kompaniyada bunday imtiyoz borligini tasdiqlashning imkoni yo'q – mas'ullar bu haqdagi savollarni javobsiz qoldirib keladi.

Ta'kidlash kerakki, agar UzAuto Motors'ga masalan bugun 10,5 trillion so'mga yaqin utilizatsiya yig'imini to'lab qo'yish majburiyati qo'yilsa, kompaniyaning moliyaviy ahvoli qay darajaga kelib qolishini faqat tasavvur qilish mumkin.

Soliq qo'mitasining Kun.uz'ga ma'lum qilishicha, UzAuto Motors'ning 2024 yil yanvar-oktyabr oylaridagi soliq to'lovlari 2 trln 893,7 mlrd so'mni tashkil qilgan:

- qo'shilgan qiymat solig'i 1 trln 763,8 mlrd so'm;
- yuridik shaxslardan olinadigan foyda solig'i – 858,1 mlrd so'm;
- jismoniy shaxslardan olinadigan daromad solig'i – 143,8 mlrd so'm;
- yuridik shaxslarning mulk solig'i – 6,2 mlrd so'm;
- yuridik shaxslar yer solig'i – 4,2 mlrd so'm;
- boshqa to'lovlar – 117,6 mlrd so'm.

Elektromobil savdosi bo'yicha mamlakatda paydo bo'lishi mumkin bo'lgan boshqa bir potensial monopolist –BYD Uzbekistan ham utilizatsiya yig'imi to'lamasdan avtomobil olib kirish vakolatiga ega.

O'z-o'zidan savol paydo bo'ladi, utilizatsiya yig'imini joriy etishdan asl maqsad nima edi: ekologiyani asrashmi yoki importni sun'iy qimmatlashtirish va mahalliy avtomonopol kompaniyalarni himoya qilish?

Otning kallasidek yig'im yig'ilayotgan bo'lsa-da, amalda elektromobil xaridorlariga, masalan, mashinasining akkumulyatori ishdan chiqqanda yangisiga almashtirish uchun subsidiya yoki xarajatining ma'lum qismini qoplab berish kabi yangiliklar bo'lgani yo'q. Importyorlar va iste'molchilar nima uchun shuncha pul to'layotganini o'zlari ham bilishmaydi.

Boshqa mamlakatlarda ham utilizatsiya yig'imi bormi?

Ko'p jihatdan o'xshash bo'lgan Rossiya va Qozog'istonda ham xuddi O'zbekistonda bo'lgani kabi, utilizatsiya yig'imi importni qimmatlashtirish orqali mahalliy avtosanoatni qo'llab-quvvatlash vositasi hisoblanadi.

Bu mamlakatlar JSTga a'zo bo'lgandan keyin bojxona to'lovlarini pasaytirishga majbur bo'lishdi, ammo ichki bozorni himoya qilish asnosida "ekologik soliq"ni nisbatan yuqori stavkalarda o'rnatishgan.

E'tiborlisi, qo'shni **Qozog'istonda elektromobillardan utilizatsiya yig'imi olinmaydi**. Benzinda yuradigan yangi mashinalar uchun bu miqdor [quyidagicha](#):

- dvigatel hajmi 1000 sm kubgacha bo'lgan avtomobillar uchun – 294 900 tenge (7,4 mln so'm);
- dvigatel hajmi 1000-2000 sm kubgacha bo'lgan avtomobillar uchun – 603 750 tenge (17,3 mln so'm);
- dvigatel hajmi 2000-3000 sm kubgacha bo'lgan avtomobillar uchun – 862 500 tenge (24,7 mln so'm);
- dvigatel hajmi 3000 sm kubdan ortiq bo'lgan avtomobillar uchun – 1 983 750 tenge (56,8 mln so'm);

Yevropa mamlakatlarida esa utilizatsiya to'lovi avtomobilning turi, yoshi va holatiga qarab o'zgaradi. Jumladan, yig'im miqdori Germaniyada taxminan 100 yevrodan 200 yevrogacha, Fransiyada 50 yevrodan 150 yevrogacha, Buyuk Britaniyada esa 100 funtdan 150 funtgacha bo'lishi mumkin.

Xulosa o'rnida shuni aytish kerakki, sovuq tushishi bilan gazga kilometrlik navbat paydo bo'ladigan, sifatli benzin AQShdagidan ham [qimmat](#) bo'lgan O'zbekistonda elektromobillar yagona alternativ bo'lib qolayotgandi. Ammo ekologiyadan ko'ra mahalliy avtomonopol kompaniyalarni qo'llab-quvvatlash maqsadida utilizatsiya yig'imining aqlga sig'maydigan darajada oshirilishi bu umidlarni puchga chiqardi.

Doston Ahrorov,
Kun.uz