

<https://doi.org/10.67471/MWCV7257>

NƏQLİYYAT VASİTƏLƏRİNİN UTILİZASIYASI, AZƏRBAYCAN MODELİ VƏ BÜDCƏ SİYASƏTİ

Şirxan Anar oğlu Aslanov

Magistrant

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında Dövlət İdarəçilik Akademiyası

sh.aslanov@tamizshahar.az

Xülasə: Bu məqalənin məqsədi XX əsrdən başlayaraq həyata keçirilən istifadə müddəti bitmiş nəqliyyat vasitələrinin təbiətə mənfi təsirini azaldan və vasitələrin dairəvi iqtisadiyyata töhfə verməsini təmin edən utilizasiya sistemini və onun Azərbaycan modelini araşdırmaqdır.

Araşdırma zamanı ilkin utilizasiya təcrübələrinin meydana gəlməsi və formalaşması, Azərbaycanda bu istiqamətdə hüquqi normativ bazanın yaradılması, büdcə fondu olan Nəqliyyat vasitələrinin utilizasiyası fondunun təşkili, gəlirləri və xərcləri kimi məsələlər əsas götürülmüşdür. Əlavə olaraq tədqiqatda utilizasiya prosesinin işləmə mexanizmi və vətəndaşlara ödənilən güzəşt məbləğləri kimi mövzular da yer alır.

Açar sözlər: utilizasiya, nəqliyyat vasitələri, yenidən emal, büdcə fondu, qanunvericilik.

Giriş

Müasir dövrdə urbanizasiya və mobilliyin artması nəqliyyat sektorunun sürətli inkişafına səbəb olsa da, bu artım özü ilə ciddi ekoloji fəsadlar da gətirir. Günümüzdə texnologiyaların inkişaf etməsi bir çox sahədə, o cümlədən nəqliyyat vasitələri tərəfindən təbiətə dəyən zərərin azadılması üçün mühüm rol oynasa da istifadədə olan köhnə və bu texnologiyalar ilə təchiz olunmamış daxili yanma mühərriki ilə işləyən avtomobillər karbon dioksid, azot oksidləri və dən qazı kimi zəhərli qazlar ifraz edərək atmosfərə ciddi ziyan vurur. Azərbaycanda 2024-cü ilin statistikasına əsasən 1,585,265 ədəd minik avtomobili mövcuddur hansı ki, bu avtomobillərin cəmi 15,6%-i yəni 247,202 ədədi son 10 il ərzində istehsal olunub [5]. Azərbaycan Respublikasının Statistika Komitəsinin 2025-ci ildə nəşr olunan Azərbaycanda Ətraf Mühit statistik məcmuəsində atmosfərə çirkləndirici maddələrin ən böyük hissəsinin (861.000 ton) nəqliyyat vasitələri tərəfindən atıldığı göstərilir [4]. Əlavə olaraq hər il baş verən yol nəqliyyat hadisələri nəticəsində yararsız hala düşən avtomobillərin utilizasiyadan yayınması ənənəvi iqtisadiyyat modelinə uyğun olaraq al-istifadə et-at mexanizmi ilə işlədiyi üçün dairəvi iqtisadiyyata keçidə çətinlik törədir. Bunun qarşısını almaq və ekoloji tarazlığı bərpa etmək üçün bir çox dövlətlər tərəfindən nəqliyyat vasitələrinin utilizasiyası proqramları tətbiq edilməyə başlamışdır.

İlkin utilizasiya mədəniyyətinin formalaşması

Tarix boyu mövcud olmuş bütün cəmiyyətlər tərəfindən tullantılar əmələ gəlmiş, lakin bu sənaye dövrünə qədər heç bir zaman problem kimi görülməmişdir. XIX əsrə qədər bu prosesin nəhəşliq doğurmaması insanların istehsal, istehlak və ilkin utilizasiya vərdislərindən irəli gəlirdi. Məsələn onlar yemək qalıqlarını şorba hazırlamaq və ya maldarlıq üçün istifadə edir, qırılan məhsullar təmir edir, iri ölçülü əşyaları nəsillər boyu istifadə edir, yararsız alətləri isə uşaqlara oynacaq kimi verirdilər [8]. Bu dövriyyə urbanizasiyanın inkişafı və sürətli istehsal başlayandan sonra sıradan çıxmışdır. Müasir dövrümüzə bəzi oxşar halların qarşısını almaq üçün müxtəlif üsullar ilə utilizasiya prosesi aparılır. Utilizasiyaya bir çox tərif vermək mümkündür. Bu proses əsasən yararsız, tullantı halına düşmüş və ya istifadə müddəti başa çatmış resursların yenidən emal edilərək iqtisadi dövriyyəyə qaytarılması, bəzi hallarda isə təhlükəli hesab edilən tullantıların (məslən

tibbi tullantılar) zərərsizləşdirilməsi prosesinə deyilir. Azərbaycan Respublikasının 514-IQ nömrəli qanununa əsasən anlayışın mənası tullantılardan lazımi materialların və enerjinin ayrılaraq təkrar istifadə üçün yararlı hala salınmasıdır [10].

Nəqliyyat vasitələrinin utilizasiyasına XX əsrdə Amerika Birləşmiş Ştatlarında kiçik miqyaslı layihələr kimi başlanılmışdır. Buna səbəb ABŞ Ətraf Mühitin Müdafiəsi Agentliyi köhnə texnologiya ilə təchiz olunmuş avtomobillərin 4 il istifadəsindən və ya 50.000 mil qət etməsindən sonra karbon emissiyanın 10 dəfəyədək artmasını bildirməsi və kiçik qrupların mövzu ilə bağlı hərəkətə keçməsi idi. İlk dəfə 1990-cı ildə Çikaqo ştatında “kənüllü sürətləndirilmiş avtomobil təqaüdü” adı altında ilk böyük özəl utilizasiya proqramına başlanılmışdır [6]. Proqram könüllü əsaslar və qeyri-dövlət təşəbbüsü ilə yaranmasına baxmayaraq cəmiyyətdə birmənalı qarşılanmamışdı. Avtomobil kolleksiyonərləri köhnə nəqliyyat vasitələrinin azalması, “Avtomobil Xidmət Assosiyası” isə bu avtomobillərin detallarının əlçatan olmayacağı və qiymətlərinin artacağı üçün əks istiqamətdə lobbicilik fəaliyyəti yeritməyə başlamışdılar. 1994-cü ildə Motavalli adlı şəxs “New York Times” qəzetində dərc olunan məqaləsində proqramın avtomobil mədəni irsinə ziyan vurduğunu və 2-3 nəsil sonra tamamilə məhv edəcəyini yazmışdı. Buna baxmayaraq proqram uğurla nəticələndi və 2008-ci ildə baş verən maliyyə böhranından sonra avtomobil sənayesini canlandırmaq həmçinin istehlakçıların təkrar emal və qənaət etməsi məqsədi ilə ölkə səviyyəsində “yararsız avtomobil üçün pul” adlı yeni proqrama başladılar [7]. 2009-cu ildə başlanılan proqramın əsas hədəfi istehsal ilə köhnə olan və ya çox yanacaq sərf edən avtomobillərin zərərsizləşdirilməsi idi. Bunun qarşılığında dövlət tərəfindən 3500 dollardan 4500 dollara qədər dövlət subsidiyası verilirdi. Proqram qısa zamanda böyük tələbat gördü və ümumilikdə 700.000 avtomobilin utilizasiyası ilə yekunlaşdı. Bu proqram Amerika Birləşmiş Ştatlarının müasir dövlət utilizasiya sisteminin başlanğıc nöqtəsi oldu.

Azərbaycanda nəqliyyat vasitələrinin utilizasiyasının hüquqi bazasının yaradılması və prosesin təşkili

Azərbaycanda iri miqyaslı nəqliyyat vasitələrinin utilizasiyasına ilk dəfə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyevin 2018-ci il 27 dekabr tarixli 852 nömrəli Sərəncamı ilə təsdiq edilmiş “Azərbaycan Respublikasında yol hərəkətinin təhlükəsizliyinə dair 2019–2023-cü illər üçün Dövlət Proqramı”nın 7.3.7.1-ci bəndində yerli istehsalı stimullaşdırmaq, yol hərəkəti və ekoloji təhlükəsizliyi azaltmaq məqsədi ilə yer verilmişdir [1]. Proqramın hüquqi bazasının yaradılması “İstehsalat və məişət tullantıları haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanununda dəyişiklik edilməsi barədə 24 iyun 2023-cü ildə 928-VIQD qeydiyyat nömrəli qanun ilə öz əksini tapmışdır. Əlavə olunan fəsil imzalandığı gündən qüvvəyə minmiş və nəqliyyat vasitələrinin utilizasiyası ilə bağlı ümumi müddəalar, operator, fond, reyestrda qeydiyyat üçün tələblər və onun aparılması, utilizatorun vəzifələri, utilizasiyaya verilmə, təsdiqedicinin sənəd, güzəşt və ödənişlər, son olaraq isə əldə edilən dəyərli əşyaların satılması kimi məsələləri tənzimləməyə başlamışdır.

Azərbaycanda nəqliyyat vasitəsini utilizasiyaya vermək rəqəmsallaşmış və konkret sistem əsasında həyata keçirilir. İlk öncə nəqliyyat vasitəsini sahibi və ya sərəncam vermək səlahiyyəti olan şəxs nəqliyyat vasitəsini qeydiyyat orqanından daimi uçotdan çıxarır və nvu.gov.az saytna mygov ID vasitəsi ilə daxil olaraq ilkin müraciətini yaradır. Qeydiyyat zamanı nəqliyyat vasitəsini təhvil verəcəyi utilizatoru sistemdən seçir. Hal-hazırda ölkəmizdə 2-si Bakıda və 1-i Gəncədə olmaqla 3 utilizator fəaliyyət göstərir. Utilizatora nəqliyyat vasitəsini təqdim edərkən daimi qeydiyyatdan çıxarılması barədə yazılı təsdiq, müraciətçinin şəxsiyyət vəsiqəsi (hüquqi şəxs olduqda Vergi Ödəyicisinin Eyniləşdirmə Nömrəsi), ərizə və ehtiyac yaranarsa etibarnamə də təqdim edilməlidir. Bunlar təqdim edildikdən sonra müraciətçiyə 3 nüsxədə hazırlanmış təsdiqedicinin sənədin bir nüsxəsi təqdim olunur. Digər bir nüsxə utilizatorun birbaşa operatora göndərilir. Operator “İstehsalat və məişət tullantıları haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanununa əsasən müvafiq icra hakimiyyəti orqanının müəyyən etdiyi qurumdur. Cari olaraq müəyyən edilmiş qurum 6 avqust 2008-ci ildə Tullantılarla bağlı idarəetmənin təkmilləşdirilməsi haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2983 nömrəli Sərəncamı ilə yaradılan “Təmiz Şəhər” Açıq Səhmdar Cəmiyyətidir. Təsdiqedicinin sənədi

qəbul edən operator güzəşt və ya birdəfəlik ödənişi Nəqliyyat vasitələrinin utilizasiya fondu vasitəsi ilə təmin edir.

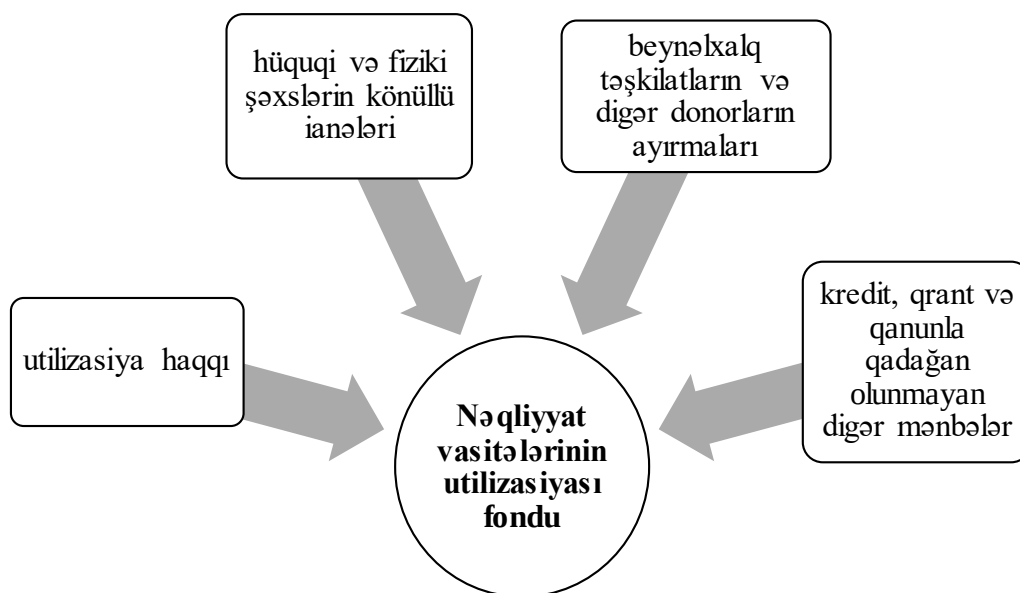
Nəqliyyat vasitələrinin utilizasiyası fondu

Güzəştin və birdəfəlik ödənişin maliyyələşdirilməsi, habelə nəqliyyat vasitələrinin

utilizasiyası üzrə tədbirlərin stimullaşdırılması və təşviqi məqsədilə 27 yanvar 2024-cü ildə Azərbaycan Respublikasının Prezidentinin Sərəncamı ilə dövlət büdcəsinin tərkibində Nəqliyyat vasitələrinin utilizasiyası fondu yaradılmışdır [2]. Adıçəkilən fondun büdcəsi utilizasiya haqları, ianələr, beynəlxalq təşkilatların donor ayırmaları, kredit, qrant və digər qadağan olunmayan vəsaitlər əsasında formalaşır.

Cədvəl 1.

NVU fondunun daxilolma mənbələri



Mənbə: <https://tamizshahar.az/az/neqliyyat-utilizasiyasi/fond>

Utilizasiya haqları dedikdə 2024-cü ilin 1 fevralından etibarən qüvvəyə minmiş Gömrük Məcəlləsində dəyişikliyə əsasən təyin olunmuş və həcmələri 31 yanvar 2024-cü ildə Nazirlər Kabinetinin 61 nömrəli qərarı ilə təsdiq olunmuş dövlət büdcəsinə daxilolmalar nəzərdə tutulur [3,9]. Qeyd olunan qərara əsasən minik avtomobilləri üçün gömrük rəsmiləşdirilməsi zamanı utilizasiya haqqı tutulur.

Cədvəl 2.

Minik avtomobillərin utilizasiya haqqı

Buraxılış ili	Məbləğ (manat)
0 - 4 il	0
4 – 7 il	400
7 il və ya daha yuxarı	700

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 31 yanvar 2024-cü il tarixli 61 nömrəli Qərarına əsasən hazırlanmışdır

Bir çox büdcələrdə mövcud olduğu kimi Nəqliyyat vasitələrinin utilizasiyası fonduna da könüllü şəkildə ianə və donorların ayrılması mümkündür. Bu ianələr qurumlar tərəfindən korporativ sosial məsuliyyət fəaliyyəti kimi də qiymətləndirilə bilər.

Fondun balansı aşağıdakı istiqamətlər üzrə xərclənə bilər.

- nəqliyyat vasitələrini utilizasiyaya vermiş şəxslərə birdəfəlik ödənişlərin ödənilməsi;
- yeni istehsal olunmuş yerli nəqliyyat vasitələri təsdiqedicə sənəd əsasında satıcılar tərəfindən güzəştə satıldıqda həmin endirim məbləğinin satıcılara geri ödənilməsi;
- nəqliyyat vasitələrinin utilizasiyası ilə bağlı qanunla nəzərdə tutulmuş funksiyaların icrasının təşkili və təmin edilməsi.

Nazirlər Kabinetinin 61 nömrəli qərarı ilə utilizasiya haqları ilə yanaşı güzəşt məbləğləri də təsdiq edilmişdir. Güzəşt məbləğləri nəqliyyat vasitəsinin kateqoriya və təsnifatına əsasən fərqlənir.

Cədvəl 3.

Nəqliyyat vasitələrinin təsnifatlarına əsasən qüvvədə olan güzəşt məbləğləri

Təsnifat	Güzəşt məbləği (manatla)		Təsnifat	Güzəşt məbləği (manatla)
L	200		M3, M3G	3000
M1, M1G	1500		N3, N3G	3000
N1, N1G	1500		T, TK, TT	2000
M2, M2G	2000		H, HT	3000
N2, N2G	2000		HK	3000

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 31 yanvar 2024-cü il tarixli 61 nömrəli Qərarına əsasən hazırlanmışdır

Qeyd olunan məbləğlər yalnız yeni avtomobilin alınması zamanı edilən güzəşti əks etdirir. Utilizasiyaya müraciət edən şəxs qeydiyyat zamanı güzəşt əvəzinə birdəfəlik ödəniş əldə etmək hüququna sahibdir. Bu halda qeyd olunan güzəşt məbləğinin 70%-i miqdarında məbləğ onun bank hesabına operator tərəfindən köçürülür.

Nəticə

Aparılmış araşdırmalar göstərir ki, ekoloji mühafizə, davamlı inkişafı və dairəvi iqtisadiyatın prinsiplərinin təmin edilməsi üçün əhəmiyyətli amil olan nəqliyyat vasitələrinin utilizasiyası prosesinin əsas metodoloji bazası Amerika Birləşmiş Ştatlarında yaranmış və inkişaf etmişdir. Ölkəmizdə hər zaman əsas tutulan sahələrdən biri olan ekoloji mühafizənin daha da təkmilləşdirilməsi üçün son illərdə nəqliyyat vasitələrinin utilizasiyası barədə mühüm hüquqi və institusional addımlar atılmışdır. Bu sahədə mövcud mexanizmlərin təkmilləşdirilməsi, beynəlxalq təcrübənin öyrənilməsi, innovativ texnologiyaların tətbiqi gələcəkdə resurs səmərəliliyinin artırılmasına və ölkənin ekoloji davamlılığının inkişafına səbəb ola bilər.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat siyahısı

1. “Azərbaycan Respublikasında yol hərəkətinin təhlükəsizliyinə dair 2019–2023-cü illər üçün Dövlət Proqramı”nın təsdiq edilməsi haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı, 852, 2018.
2. Azərbaycan Respublikası dövlət büdcəsinin tərkibində “Nəqliyyat vasitələrinin utilizasiyası fondu”nun yaradılması haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı, 4279, 2024.

3. Azərbaycan Respublikasının Gömrük Məcəlləsində dəyişiklik edilməsi haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu, 930-VIQD, 2023
4. Azərbaycanda Ətraf Mühit statistik məcmuəsi, Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi, 2025.
5. Azərbaycanda Nəqliyyat statistik məcmuəsi, Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi, 2025.
6. Dill J. (2001), Travel Behavior and Older Vehicles: Implications for Air Quality and Voluntary Accelerated Vehicle Retirement Programs, University Of California, Berkeley
7. Lenski S., Keoleian G. and Bolon K. (2010), The impact of 'Cash for Clunkers' on greenhouse gas emissions: a life cycle perspective. Environmental Research Letters, Volume 4, No.5
8. Mauch C. (2016), Introduction: The Call for Zero Waste. Transformations in Environment and Society, No.3, 5-11
9. Nəqliyyat vasitələrinin utilizasiya haqqının məbləğinin, utilizasiyaya verilən nəqliyyat vasitəsi üçün tətbiq edilən güzəştin məbləğinin və birdəfəlik ödənişin həcmnin təsdiq edilməsi haqqında Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı, 61, 2024
10. Tullantılar haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu, 514-IQ, 1998.
11. Tullantılarla bağlı idarəetmənin təkmilləşdirilməsi haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı, 2893, 2008.

END-OF-LIFE VEHICLE UTILIZATION: THE AZERBAIJANI MODEL AND FISCAL POLICY FRAMEWORK

Sh.A.Aslanov

Master degree student

The Academy of Public Administration under the President of the Republic of Azerbaijan

Abstract: The purpose of this article is to examine the disposal system and its Azerbaijani model, which has been implemented since the 20th century and reduces the negative impact of end-of-life vehicles on nature and ensures that vehicles contribute to the circular economy. The research focused on the emergence of initial disposal practices, the creation of a legal and regulatory framework in this direction in Azerbaijan, the organization of the Vehicle Utilization Fund, which is a budget fund, its revenues and expenses. In addition, the research also includes topics such as the mechanism of the disposal process and the amounts of discounts paid to citizens.

Keywords: disposal, vehicles, recycling, budget fund, legislation.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ВЫШЕДШИХ ИЗ ЭКСПЛУАТАЦИИ: АЗЕРБАЙДЖАНСКАЯ МОДЕЛЬ И РАМКИ ФИСКАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ

Ш.А.Асланов

Студент магистратуры

Академия Государственного Управления при Президенте Азербайджанской Республики

Резюме: Цель данной статьи изучить систему утилизации и её азербайджанскую модель, которая внедряется с XX века и снижает негативное воздействие отслуживших свой срок транспортных средств на природу, а также обеспечивает вклад транспортных средств в экономику замкнутого цикла. Исследование сосредоточено на возникновении первоначальных практик утилизации, создании правовой и нормативной базы в этом

направлении в Азербайджане, организации Фонда использования транспортных средств, являющегося бюджетным фондом, его доходах и расходах. Кроме того, исследование также включает такие темы, как механизм процесса утилизации и размеры скидок, выплачиваемых гражданам.

Ключевые слова: утилизация, транспортные средства, переработка, бюджетный фонд, законодательство.