

ПРОТОКОЛ

Заседания Экспертного совета по технологическому суверенитету в автомобилестроении Комитета Государственной Думы Российской Федерации по промышленности и торговле

на тему: *«Правила расчета размера утилизационного сбора для транспортных средств».*

АО «АВТОВАЗ»

2 апреля 2024 г.

г. Москва, Гороховский переулок, дом 3, стр. 1 / ВКС

16:30-18:00

Участники заседания: приложение 1 к протоколу.

Председательствующий:

Председатель Экспертного совета, Сопредседатель Комитета по кооперации и локализации производства в автомобильной промышленности, Член Бюро Союза машиностроителей России, Президент АО «АВТОВАЗ» **СОКОЛОВ Максим Юрьевич**.

Повестка заседания:

Правила расчета размера утилизационного сбора для транспортных средств и обсуждение влияния размера утилизационного сбора на рыночные механизмы.

Выступили:

- Соколов Максим Юрьевич, Председатель Экспертного совета, член Бюро Союза машиностроителей России, Президент АО «АВТОВАЗ»;
- Пронин Вячеслав Вадимович, заместитель директора Ассоциации «Росспецмаш»;
- Бабушкин Всеволод Петрович, заместитель генерального директора - директор по взаимодействию с органами власти ООО «Концерн «Тракторные заводы»;
- Матасов Михаил Владимирович, заместитель Генерального директора по взаимодействию с органами государственной власти ПАО «КАМАЗ»;
- Яковлев Павел Александрович, генеральный директор АЗ «УРАЛ»;
- Матвеева Елена Викторовна, вице-президент по коммуникациям «Группы ГАЗ»;
- Попова Наталья Валентиновна, заместитель Исполнительного директора Союза машиностроителей России;
- Крайнов Андрей Вениаминович, генеральный директор «Кластер автомобильной промышленности».

РЕШЕНИЕ

Экспертного совета по технологическому суверенитету в автомобилестроении при Комитете по промышленности и торговле Государственной Думы Российской Федерации

Принять к сведению доклады и комментарии участников заседания:

- **Соколова Максима Юрьевича**, Председателя Экспертного совета, члена Бюро Союза машиностроителей России, Президента АО «АВТОВАЗ».

Выступая с докладом, Максим Юрьевич отметил, что по итогам 2023 года официальные продажи на внутреннем рынке составили 975 тысяч легковых и легких коммерческих автомобилей, регистрации с учетом параллельного импорта достигли 1 млн. 149 тысяч автомашин, что означает двухкратный рост рынка по сравнению с предшествующим 2022 годом.

При этом китайские автопроизводители реализуют в России программу массовой ценовой экспансии. Продажи легковых автомобилей в Китайской Народной Республике (КНР) в прошлом году превысили 26 млн. единиц. Такой объем позволяет китайским компаниям за счет эффекта масштаба предоставлять долгосрочные, практически неограниченные скидки на внешних рынках, включая российский: скидки на некоторые модели в России уже составляет 0.9-1 млн. рублей при утилизационном сборе 300 тыс. рублей. Таким образом китайские производители легко и с запасом преодолевают защитный барьер.

В результате за счет скидок с цены целый ряд китайских автомобилей заходят в традиционные рыночные сегменты отечественных моделей. Фактически импортные бренды вытесняют отечественных автопроизводителей в нишу самых технологически простых, бюджетных и низкомаржинальных автомобилей.

На сегодня АО «АВТОВАЗ» продолжает сохранять безусловное преимущество только в ценовом сегменте до 1 млн. рублей. А стратегия ценовой экспансии уже дает негативные для отечественного автопрома результаты: с середины 2023 года китайские бренды совокупно занимают больше половины рынка в России (до 60% в декабре).

Статистика в денежном выражении выглядит еще более сокрушительно: по итогам прошлого года доля АО «АВТОВАЗ» на рынке легковых автомобилей составила лишь 10,2%, а в январе и феврале 2024 г. эта доля снизилась уже до 9,8%. Это значит, что оставшиеся 90% денежных средств вымываются с российского рынка за рубеж.

В этой связи необходимо продолжить реализацию комплекса мер по защите внутреннего рынка автомобилей. Наиболее эффективным шагом в данном случае является последовательная индексация утилизационного сбора. Размер защитного барьера должен достигать уровня, когда инвестиции в локальное производство станут привлекательнее, чем импорт готовых автомобилей в Россию.

По расчетам экспертов Совета, размер утилизационного сбора для легкового автомобиля с объемом двигателя от 1 до 2 литров целесообразно увеличить в 2024 году с 300 тысяч рублей до 556 тысяч рублей. И далее - до 667 тысяч рублей в 2025 году и до 800 тысяч рублей в 2026 году. Последовательная пошаговая индексация утилизационного сбора должна привести к уровню 1 млн. рублей в 2029 году.

Аналогичная поэтапно растущая шкала должна быть установлена для коммерческих и грузовых автомобилей, специальных транспортных средств и автобусов.

Индексацию утилизационного сбора важно также распространить на электромобили.

В завершение Максим Юрьевич отметил, что вопрос повышения утилизационного сбора традиционно вызывает острую дискуссию, однако данная мера необходима не для комфорта отечественных производителей, а для выравнивания конкурентных условий (в т.ч. с иностранными автопроизводителями, не находящимися под санкционным давлением), развития компетенций и восстановления технологической независимости целого ряда отраслей.

• **Пронина Вячеслава Вадимовича**, заместителя директора Ассоциации «Росспецмаш».

В своем докладе он отметил, что для сегментов сельскохозяйственной, строительно-дорожной и прицепной техники существует необходимость поэтапного прогнозируемого повышения размеров утилизационного сбора:

- В сегменте сельскохозяйственной техники для нивелирования демпинга со стороны зарубежных производителей необходимо повысить размер утилизационного сбора в 5-7 раз. Поступающие в бюджет средства целесообразно направлять на поддержку потребителей, развитие отрасли и НИОКР;
- В сегменте дорожно-строительной техники необходимо рассмотреть возможность отложенного повышения утилизационного сбора и введения поэтапной шкалы, синхронизированной с обязательствами локальных производителей по обеспечению достаточного предложения на рынке;
- В сегменте прицепной техники целесообразно в 2024 году увеличить утилизационный сбор до 1.2-1.3 млн. рублей, и в дальнейшем осуществлять ежегодное увеличение на 15%.

Также в данных сегментах существует острая проблема серого импорта и ввоза сельскохозяйственной и строительно-дорожной техники по несоответствующим кодам ТН ВЭД (без уплаты утилизационного сбора): по предварительным оценкам объем такого рынка составляет до 7 млрд. рублей в год.

• **Бабушкина Всеволода Петровича**, заместителя генерального директора - директора по взаимодействию с органами власти ООО «Концерн «Тракторные заводы».

В целях защиты рынка от демпинга иностранных производителей и бывшей в использовании техники, Концерн проработал вопрос необходимости поднятия ставок утилизационного сбора (УС) на дорожно-строительную и сельскохозяйственную технику и предлагает:

- Установить отсутствующие на данный момент ставки УС на бульдозеры мощностью силовой установки не менее 600 л.с.;
- Раздел «Тракторы гусеничные прочие» (промышленные гусеничные тракторы) совместить по мощностным диапазонам и размерам УС с бульдозерами, а также поднять ставки УС в 2 раза с 2025 г. и далее ежегодно на 15%. Это позволит избежать ввоза импортной бульдозерной техники без рабочего оборудования под видом гусеничных тракторов с наименьшей ставкой УС и дозагрузит производственные мощности российских производителей;

- Ввиду демпинга иностранных производителей (КНР), а также учитывая планируемые инвестиции российских производителей в разработку новых видов и расширение производства экскаваторов (в т.ч. в рамках СПИК), необходимо отложенное увеличение ставок УС на экскаваторы в среднем в 4 раза с 2026 г., (в дальнейшем с поэтапным увеличением на 15% ежегодно).
- С целью увеличения объемов производства сельскохозяйственной техники российскими производителями, а также защиты рынка от импортного демпинга, необходимо увеличение ставок УС, особенно на колесные и гусеничные тракторы.

На колесные тракторы требуемое увеличение должно составлять по 15% от имеющейся ставки ежегодно с 2025 г., кроме тракторов мощностью силовой установки более 60 л.с. и не более 90 л.с. На данный мощный диапазон необходимо увеличение в 2,5 раза, начиная с 2025 года, ввиду реализующегося СПИК 2.0.

Ставки УС на тракторы гусеничные для сельского хозяйства необходимо привести в соответствие со ставками на бульдозеры для дополнительной защиты рынка промышленных машин от ввоза через "серые" схемы. Прогнозируется рост импорта промышленных бульдозеров под кодом ТНВЭД «сельскохозяйственные тракторы».

- **Матасова Михаила Владимировича**, заместителя Генерального директора по взаимодействию с органами государственной власти ПАО «КАМАЗ».

Выступая с комментарием по теме заседания, Михаил Владимирович отметил, что в сегментах присутствия продукции ПАО «КАМАЗ» импортеры техники соответствующих характеристик прибегают к демпингу с конца 2021 года. В этой связи для сохранения доли на фоне растущего рынка необходимо рассмотреть возможности поступательной индексации утилизационного сбора с учетом рисков инфляции и колебания курсов валют.

- **Яковлева Павла Александровича**, генерального директора АЗ «УРАЛ».

В своем комментарии Павел Александрович выступил за неотложное повышение утилизационного сбора для сегмента средних и тяжелых грузовиков с последующим плановым увеличением в течение 5 лет.

- **Матвеевой Елены Викторовны**, вице-президента по коммуникациям «Группы ГАЗ».

Комментируя необходимость индексации утилизационного сбора, Елена Викторовна отметила, что по итогам предыдущей индексации УС производители-импортеры сохранили конкурентное преимущество. В настоящий момент необходимо опережающее повышение, для которого важно проработать правильные шаги и прогнозируемые открытые правила уплаты утилизационного сбора.

- **Поповой Натальи Валентиновны**, заместителя Исполнительного директора Союза машиностроителей России.

Наталья Валентиновна отметила важность консолидации мнений, высказываемых на экспертных площадках как Союзмаша России, так и в рамках работы экспертных

советов Государственной Думы. Сформированная позиция экспертного сообщества по вопросу корректировки утилизационного сбора будет оперативно рассмотрена на заседании Комитета по промышленности и торговле Государственной Думы Российской Федерации.

- **Крайнова Андрея Вениаминовича**, генерального директора «Кластер автомобильной промышленности».

Выступая от имени поставщиков автокомпонентов, Андрей Вениаминович констатировал, что на сегодняшний день компонентная отрасль еще находится в стадии восстановления после ухода зарубежных автопроизводителей. Объем заказов на сегодня соответствует уровню десятилетней давности в т.ч. и ввиду того, что импортеры не стремятся локализовать производство на территории России. Большинство сборочных производств иностранных брендов на территории РФ до сих пор находятся в «серой зоне» без конкретных планов локализации.

Позиция «Кластера автомобильной промышленности» - для увеличения темпов локализации и стимулирования заходящих в Россию автопроизводителей повышение утилизационного сбора крайне целесообразно.

По результатам дискуссии принято решение направить в адрес Комитета по промышленности и торговле Государственной Думы Российской Федерации, а также в адрес Минпромторга России следующие экспертные предложения:

- 1 **Отметить** назревшую необходимость повышения ставок утилизационного сбора с учетом ценовой экспансии иностранных производителей на российском рынке.
- 2 **Просить** Комитет Государственной Думы Российской Федерации по промышленности и торговле **обратиться** в Правительство Российской Федерации и в Министерство промышленности и торговли РФ с инициативой о внесении изменений в соответствующие нормативные акты, предусматривающих повышение утилизационного сбора в течение II-III кварталов 2024 года в соответствии с предлагаемыми параметрами (Приложение 2 к настоящему протоколу).
- 3 **Обратить особое внимание** на проблему «серого» импорта - ввоза сельскохозяйственной и строительно-дорожной техники в Россию по несоответствующим кодам ТН ВЭД и **подготовить** от имени Экспертного совета и/или Комитета Государственной Думы Российской Федерации по промышленности и торговле и/или соответствующие обращения в Министерство промышленности и торговли РФ и Федеральную Таможенную Службу России.

Председатель Экспертного совета,
член Бюро Союза машиностроителей России,
Президент АО «АВТОВАЗ».



М.Ю. Соколов

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

заседания Экспертного совета Комитета Государственной Думы Российской Федерации по технологическому суверенитету в автомобилестроении

на тему: «Правила расчета размера утилизационного сбора для транспортных средств»

АО «АВТОВАЗ»

2 апреля 2024 г. 16:30

г. Москва, Гороховский переулок, дом 3, стр. 1 / ВКС

№	Фамилия, имя, отчество	Должность
1.	СОКОЛОВ Максим Юрьевич	Председатель Экспертного совета по технологическому суверенитету в автомобилестроении, сопредседатель Комитета по кооперации и локализации производства в автомобильной промышленности, член Бюро Союза машиностроителей России, Президент АО «АВТОВАЗ»
2.	ПОПОВА Наталья Валентиновна	Заместитель Исполнительного директора Союза машиностроителей России
Депутаты Государственной Думы Российской Федерации		
3.	ДРОЗДОВ Александр Сергеевич	Заместитель председателя Комитета Государственной Думы Российской Федерации по промышленности и торговле (ВКС)
4.	ИВАНОВ Владимир Валерьевич	Член Комитета Государственной Думы Российской Федерации по промышленности и торговле (ВКС)
5.	КОЗЛОВСКИЙ Александр Николаевич	Первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы Российской Федерации по промышленности и торговле (ВКС)
6.	НАУМОВ Станислав Александрович	Заместитель Председателя Комитета Государственной Думы Российской Федерации по экономической политике (ВКС)
7.	СПИРИДОНОВ Александр Юрьевич	Заместитель председателя Комитета Государственной Думы Российской Федерации по промышленности и торговле (ВКС)
Члены Экспертного совета и приглашенные участники		
8.	БАБУШКИН Всеволод Петрович	Заместитель генерального директора - директор по взаимодействию с органами власти ООО «Концерн «Тракторные заводы». (ВКС)
9.	БАСКАКОВ Алексий Ярославович	Директор департамента по взаимодействию с органами государственной власти ПАО «КАМАЗ» (ВКС)
10.	БОЛТРОМЮК Кирилл Николаевич	Старший вице-президент - директор Департамента корпоративного бизнеса ПАО «Промсвязьбанк» (ВКС)
11.	ВИНОГРАДОВ Александр Вячеславович	Начальник управления по взаимодействию с федеральными органами власти и отраслевыми организациями АО «АВТОВАЗ».
12.	ГОЛОВЕНЧИК Иван Анатольевич	Генеральный директор ООО «Номикс» (ВКС)
13.	ГОРОВАЯ Татьяна Анатольевна	Директор по связям с государственными органами ООО «Автозавод Санкт-Петербург» (ВКС)

14.	ГРОМАК Сергей Юрьевич	Заместитель Председателя Экспертного совета по технологическому суверенитету в автомобилестроении, Вице-президент АО «АВТОВАЗ»
15.	ЕВЛОЕВ Зялимхан Султанхамидович	Советник президента АО «АВТОВАЗ» (ВКС)
16.	КАША Олег Александрович	Советник генерального директора по взаимодействию с органами законодательной и исполнительной власти АО «НПО «Высокоточные комплексы» (ВКС)
17.	КОМАРОВ Александр Николаевич	Советник генерального директора АО «Трансмашхолдинг»
18.	КРАЙНОВ Андрей Вениаминович	Генеральный директор «Кластер автомобильной промышленности» (ВКС)
19.	КРАСНОВА Дарина Сергеевна	Член Бюро Союза машиностроителей России, Управляющий директор, заместитель директора Департамента по работе с клиентами машиностроения - начальник Управления финансирования машиностроения ПАО «Сбербанк» (ВКС)
20.	КРИВЦОВ Денис Юрьевич	Член Совета Директоров Ассоциации «Росспецмаш»
21.	КРОХМАЛЕВ Дмитрий Андреевич	Начальник управления по взаимодействию с государственными органами и регионами АО «Атомэнергомаш» (ВКС)
22.	КУЗНЕЦОВ Александр Александрович	Руководитель направления по локализации и закупкам OEM АО «ТВЭЛ» (ВКС)
23.	ЛИПЕЙ Светлана Игоревна	Статс-секретарь АО «Национальная авиационно-сервисная компания» (ВКС)
24.	МАТАСОВ Михаил Владимирович	Заместитель генерального директора по взаимодействию с органами государственной власти ПАО «КАМАЗ» (ВКС)
25.	МАТВЕЕВА Елена Викторовна	Вице-президент по коммуникациям «Группы ГАЗ»
26.	МИРОНОВ Алексей Валерьевич	Начальник управления по взаимодействию с региональными и муниципальными органами власти АО «АВТОВАЗ» (ВКС)
27.	ПАХОМОВ Александр Михайлович	Председатель Правления Союза автосервисов (ВКС)
28.	ПРОНИН Вячеслав Вадимович	Заместитель директора Ассоциации «Росспецмаш»
29.	СЕРЕБРЕННЫЙ Владимир Валерьевич	Ректор МГТУ «СТАНКИН» (ВКС)
30.	ХОМЧИК Александр Александрович	директор Дирекции неkomмерческого лизинга и развития инфраструктуры АО «ГТЛК» (ВКС)
31.	ЧИРКОВ Андрей Андреевич	Начальник отдела по внеотраслевому взаимодействию в сфере электромобильности и интеллектуальным транспортным технологиям, АО «ТВЭЛ» (ВКС)
32.	ШМЕЛЕВ Евгений Николаевич	Первый исполнительный вице-президент по стратегии и техническому развитию АО «АВТОВАЗ» (ВКС)
33.	ЮШИНСКИЙ Сергей Андреевич	Ответственный секретарь Экспертного совета по технологическому суверенитету в автомобилестроении, главный специалист управления по взаимодействию с федеральными органами власти и отраслевыми организациями АО «АВТОВАЗ»
34.	ЯКОВЛЕВ Павел Александрович	Генеральный директор АЗ «УРАЛ» (ВКС)

Предлагаемые параметры индексации утилизационного сбора на период с 2024 по 2030 года, тыс. рублей/ТС

Вид продукции	Текущий	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Легковые автомобили	300,6	556,11	667,3	800,8	880,8	968,9	1065,8	1172,45
2. Электромобили	32,6	800,8	880,8	968,9	1065,8	1172,45	1289,6	1418,6
3. Грузовые (в т.ч. специальные транспортные средства, шасси)	481,5	818,55	900,41	990,45	1089,49	1198,44	1318,28	1450,11
4. Прицепы и полуприцепы	600	1200	1380	1587	1825	2099	2414	2776