

КОМИТЕТ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ АВТОКОМПОНЕНТОВ

Председатель:
Алексей Беляев, Faurecia

Заместитель председателя:
Андрей Коссов, Johnson Matthey

Координатор комитета:
Аскер Нахушев

ВВЕДЕНИЕ

Комитет оценивает ситуацию для производителей автокомпонентов как достаточно сложную. Мировая и российская практика показывает, что производство автокомпонентов – это низкомаржинальный бизнес. Согласно Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации 28 апреля 2018 г. №831-р, одним из главных приоритетов развития автомобилестроения является развитие отрасли автокомпонентов. В Стратегии отдельно отмечается, что до 70% добавленной стоимости автомобиля создается поставщиками автокомпонентов, сырья и материалов. Таким образом, подавляющая часть локализации может быть обеспечена именно за счет поставщиков компонентов, а не силами самих производителей транспортных средств.

Решение этой задачи планировалось осуществить за счет привлечения дополнительных инвестиций в рамках Специальных инвестиционных контрактов (СПИК) и дополнительного регулирования через ПП719 (см. ниже), однако отрасль столкнулась с дополнительными сложностями.

Продолжающийся рост стоимости автомобилей на фоне стагнации доходов населения уже по результатам 2019 года способствовал сокращению автомобильного рынка. Пандемия COVID-19, набирающая обороты с начала 2020 года, и ограничительные карантинные меры привели к дальнейшему резкому падению доходов населения. Во втором квартале 2020 года, во время которого действовали наиболее жесткие ограничения и режим самоизоляции, реальные располагаемые денежные доходы россиян упали сразу на 8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Одновременно с этим курс рубля снизился по отношению к основным валютам на более чем 25%, что послужит дальнейшему росту цен на автомобили. Эти обстоятельства формируют базу для негативного прогноза развития рынка и всей отрасли на ближайшие несколько лет, в том числе за счет снижения экономической эффективности предприятий, обусловленного падением объемов производства.

Помимо этого ограничения, связанные с пандемией, также привели к напряжению в цепочках поставок, дополнительно указав на существенные риски и зависимость отечественной отрасли от импорта.

На этом фоне Комитет призывает Правительство к выработке системных мер, направленных непосредственно на поддержку автокомпонентной подотрасли.

САНКЦИОННАЯ ПОЛИТИКА

Санкционная политика и ее влияние на отрасль не претерпели существенных изменений в течение прошедшего года, сохранилось ошутимое отрицательное влияние этих факторов на отдельные сегменты отрасли. Неопределенность, связанная с возможным применением санкций в отношении отдельных юридических лиц или групп компаний, затрудняет планирование перспективных проектов для многих компаний отрасли, включая производителей автокомпонентов и автопроизводителей, из-за рисков применения в их адрес вторичных санкций. Такие риски в большей степени актуальны для глобальных и международных компаний, ведущих основную свою деятельность за пределами Российской Федерации и ЕАЭС. Эти обстоятельства имеют негативное влияние на автомобильную отрасль в целом и сектор автомобильных компонентов в частности, т. к. ограничивают естественное развитие новых проектов, заключение новых контрактов и т. д.

РЕКОМЕНДАЦИЯ

АЕБ неоднократно выражала свою позицию в отношении санкций, и мы искренне надеемся, что влияние неэкономических факторов на развитие автомобильной отрасли будет нивелировано.

РЕЖИМ ПРОМЫШЛЕННОЙ СБОРКИ АВТОКОМПОНЕНТОВ

В 2020 году компании автомобильной отрасли продолжили получение субсидий на основании Постановления Правительства Российской Федерации от 26.10.2018 г. № 1278 (ПП 1278) в части компенсации понесенных затрат на приобретение импортных деталей и комплектующих.

Вместе с тем, с 1 января 2021 г. работа компаний в режиме промышленной сборки завершается в связи с истечением сроков действия соглашений о промышленной сборке. Это означает, что со следующего года государство прекращает оказание поддержки компаниям автомобильного сектора в части выпла-

ты указанных выше субсидий. Кроме того, возникает вопрос о возможности получения компаниями субсидий за декабрь 2020 года, ввиду истечения с 1 января 2021 г. сроков действия правил субсидирования по ПП № 1278.

Исходя из публично доступной информации, Министерство промышленности и торговли в дальнейшем не планирует продление режима промышленной сборки в том или ином виде. Однако Министерство работает над иными мерами поддержки, которые планируется оказать уже в следующем году.

В связи с вышеизложенным, перед компаниями автомобильного сектора возникают вопросы, связанные с корректным завершением работы в рамках заключенных с федеральными министерствами соглашений (Соглашения о промышленной сборке и Соглашения о предоставлении субсидий) в части выполнения взятых обязательств.

РЕКОМЕНДАЦИИ

Компаниям следует оценить предусмотренные законодательством пути целевого использования компонентов, ввезенных с кодами ТН ВЭД ЕАЭС для «промышленной сборки», после 2020 года в целях минимизации возможных негативных последствий.

Рекомендуется предоставить в министерства документы, подтверждающие, что взятые в рамках соглашений обязательства были выполнены в полном объеме и по возможности получить от министерств подтверждение исполнения таких обязательств.

Кроме того, компаниям необходимо провести оценку юридических последствий, которые могут возникнуть в случаях недостижения компаниями уровня локализации за 2020 год, неправомерного распоряжения компонентами после 2020 года и неподачи отчетности после 2020 года.

При организации поставок иностранных деталей и комплектующих, классифицируемых кодами ТН ВЭД ЕАЭС, для «промышленной сборки» компаниям следует в течение последних месяцев 2020 года тщательно планировать их объемы с тем, чтобы возместить субсидии в максимально возможном объеме, а также целевым образом использовать такие комплектующие в дальнейшем.

МОДИФИКАЦИЯ МЕХАНИЗМА СПЕЦИАЛЬНОГО ИНВЕСТИЦИОННОГО КОНТРАКТА (СПИК 2.0)

СПИК 2.0 – контракт, заключаемый в отношении инвестиционного проекта по внедрению или разработке и внедрению технологии, включенной в перечень современных технологий, утверждаемый Правительством Российской Федерации, в целях освоения серийного производства конкурентоспособной на мировом уровне промышленной продукции на основе указанной технологии. Сторонами СПИКа являются инвестор, с одной стороны, и совместно – Российская Федерация, субъект Рос-

сийской Федерации, муниципальное образование – с другой стороны.

В рамках СПИКа инвестор принимает на себя обязательства по вложению определенного объема инвестиций. Публичная сторона (в лице Российской Федерации, субъекта Российской Федерации, муниципального образования), в свою очередь, обязуется осуществлять меры стимулирования деятельности в сфере промышленности, предусмотренные федеральным и региональным законодательством. В рамках СПИК 2.0 инвестор, внедривший современную технологию и производящий соответствующую продукцию на основе такой технологии на территории Российской Федерации, вправе претендовать на налоговые льготы (по налогу на прибыль, по региональным/местным налогам, при наличии соответствующих положений в региональном законодательстве) и иные меры государственной поддержки (в том числе, ускоренную и упрощенную процедуру получения статуса «сделано в Российской Федерации», определенные гарантии неухудшения налоговых условий, особые условия аренды земельных участков и другие меры). При этом, согласно новому регулированию, получение государственной поддержки/применение налоговых льгот прекращается, когда совокупный объем расходов и недополученных бюджетом доходов в связи с применением мер стимулирования составит 50% капитальных затрат инвестора. СПИК 2.0 будет заключаться по результатам закрытого (для проектов с технологиями военного, специального или двойного назначения) или открытого конкурсного отбора, проводимого по инициативе публичной стороны или инвестора. Заявки на конкурс будут приниматься удаленно через Государственную информационную систему промышленности. Победителями конкурсного отбора могут быть признаны один или несколько участников такого конкурсного отбора, чьи заявки признаны конкурсной комиссией лучшими на основании следующих критериев:

- срок внедрения современной технологии (период с момента заключения СПИК 2.0 до момента производства первой партии продукции на основе этой технологии);
- объем промышленной продукции, произведенной в течение срока действия СПИК 2.0;
- технологический уровень локализации производства промышленной продукции с применением технологии, включенной в утверждаемый Правительством Российской Федерации перечень современных технологий.

Ряд законов, регулирующих новый формат заключения и исполнения СПИК 2.0, вступил в силу еще в 2019 году, но для того, чтобы механизм СПИК 2.0 полностью «заработал», необходимо было издать соответствующие подзаконные акты. За 9 месяцев 2020 года основная нормативно-правовая база, необходимая для запуска механизма СПИК 2.0, была практически полностью сформирована, за исключением перечня современных технологий, в отношении которых будут заключаться СПИК. 16 сентября 2020 г. было завершено публичное обсуждение проекта указанного перечня, соответственно, его принятие можно ожидать уже в ближайшее время.

Из автокомпонентной отрасли в проект перечня были включены, среди прочего, технологии, обеспечивающие производство автоматизированных коробок передач, подвесок кабины, гидроэлектрических модулей рулевого управления, технологии плазменной резки для производства передних бамперов и другие.

Следует также отметить, что, поскольку новый механизм СПИК 2.0 не предусматривает требования по минимальному объему инвестиций, это дает больше возможностей для его заключения компаниям из автокомпонентной отрасли.

РЕКОМЕНДАЦИИ

Инструмент СПИК 2.0 направлен прежде всего на локализацию технологий в Российской Федерации, поэтому компаниям следует уже сейчас определить те технологии, которые могут быть использованы для производства промышленной продукции, а также оценить возможность и целесообразность их «импорта» или разработки на территории Российской Федерации.

Кроме того, на данном этапе в случае заинтересованности в инструменте СПИК 2.0 важно оценить соответствие компании и ее инвестиционного проекта установленным требованиям, начать подготовку необходимого комплекта документов для участия в конкурсном отборе (если технология компании уже есть в перечне современных технологий) или запустить процедуру актуализации перечня современных технологий.

СУБСИДИЯ НА ТРАНСПОРТИРОВКУ ПРОДУКЦИИ НА ЭКСПОРТ

28 мая 2020 г. была утверждена новая редакция Постановления Правительства Российской Федерации № 496, предусматривающего компенсацию затрат производителей на транспортировку продукции на экспорт.

Возможность получения субсидий на транспортировку распространяется в том числе на производителей автомобилей (код ТНВЭД ЕАЭС 8701-8705) и автокомпонентов (код ТНВЭД ЕАЭС 8708) (подробнее см. приказ Минпромторга от 2 июля 2020 г. № 2095).

Правилами предоставления субсидии предусмотрено, что почти половина выделяемых из бюджета средств (в 2020 году – 13 млрд рублей) приходится на организации отрасли машиностроения. Размер субсидии ограничен 80% общего объема затрат организации на транспортировку продукции, но не более 11% стоимости перевезенной продукции для производителей и аффилированных лиц производителей и 13% для уполномоченных лиц производителей. При этом предельный размер оказываемой поддержки на одну организацию не может превышать 0,5 млрд рублей.

Правилами предоставления субсидии также предусмотрено ранжирование организаций, которое осуществляется в рамках

отраслей промышленности и с учетом объемов бюджетных ассигнований, распределяемых в следующей порядке:

- на 1-м этапе в проект реестра получателей субсидий включаются организации, с которыми заключены соглашения о реализации корпоративной программы повышения конкурентоспособности (подробнее см. постановление Правительства № 191 от 23.02.2019 г.);
- на 2-м этапе в проект реестра получателей субсидий включаются организации, осуществляющие поставки продукции в целях реализации отдельных решений Правительства Российской Федерации;
- на 3-м этапе в проект реестра получателей субсидий включаются иные организации в порядке убывания планового значения показателя результативности предоставления субсидии;
- на 4-м этапе формируется лист ожидания, в который включаются заявки на участие в квалификационном отборе в порядке убывания планового значения показателя, необходимого для достижения результата предоставления субсидии в очередном периоде планирования поставок продукции.

Новая редакция Постановления Правительства Российской Федерации № 496 содержит ряд изменений. В частности, в результате внесения поправок был повышен коэффициент эффективности использования российского перевозчика при транспортировке продукции автомобильным, и (или) водным, и (или) воздушным транспортом с 1.05 до 1.15, который учитывается при расчете плановых затрат организации.

Дополнительно был расширен перечень продукции для целей реализации государственной поддержки организаций, включающий теперь сборочные комплекты продукции, под которыми понимаются сборочные комплекты средств железнодорожного транспорта (группа составных частей товарных позиций 8601 – 8606 ТН ВЭД ЕАЭС) и сборочные комплекты средств наземного транспорта (группа составных частей товарных позиций 8701 – 8705 ТН ВЭД ЕАЭС (за исключением кода ТН ВЭД ЕАЭС 8701 90), поставляемых для окончательной сборки продукции.

Следует обратить внимание на изменение сроков предоставления документов в Российский экспортный центр для целей получения субсидии, а также на расширение перечня предоставляемых документов.

Так, в 2021 году и последующие годы документы для получения субсидии должны быть представлены не позднее 31 марта и (или) не позднее 31 мая, и (или) не позднее 31 августа.

Дополнительно необходимо будет представить, в частности:

- отчет о достижении планового значения показателя, необходимого для достижения результата предоставления субсидии;
- отчет о выполнении планового объема поставок продукции в стоимостном выражении;

- письмо с подтверждением достоверности информации, содержащейся в документах.

Немаловажным изменением является отмена, в частности, штрафа за недостижение по итогам планирования поставок продукции планового значения показателя, необходимого для достижения результата данной программы, и планового объема поставок продукции в стоимостном выражении в отношении периода поставок продукции с 1 сентября 2019 г. по 31 июля 2020 г.

РЕКОМЕНДАЦИИ

- Уточнить механизм ранжирования экспортеров, заявивших намерение участвовать в КППК, и предусмотреть возможность регулярного (ежегодного) дополнительного отбора участников в программу, а также возможность корректировки уже одобренных программ в связи с необходимостью актуализации экспортных стратегий.
- Предусмотреть возможность включения экспортных объемов российских поставщиков автокомпонентов в КППК автопроизводителей.

ЕВРО 6

Комитет производителей автокомпонентов АЕБ и большинство экспертов в целом поддерживают внедрение экологического класса 6 на территории ЕАЭС с целью улучшения экологической обстановки, совершенствования технического уровня выпускаемой техники и интеграции промышленности с другими развитыми рынками, выполнения целей, установленных стратегией развития автомобильной промышленности на период до 2025 года.

Для бизнеса наибольшей проблемой является отсутствие в настоящий момент четких ориентиров по внедрению нового экологического класса 6, установленных сроков и исчерпывающих технических требований. Для планирования инвестиций, проведения соответствующих разработок и подготовки производства определение сроков и требований является критически важным.

Из положительных моментов стоит отметить, что решением ЕЭК летом 2019 года было официально внедрено понятие экологического класса 6, но без исчерпывающего технического описания.

РЕКОМЕНДАЦИЯ

Минпромторгу совместно с НАМИ и ЕЭК определить дату введения экологического класса 6, а также дать точное его определение.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТРАСЛИ – 719-ПП

Государственная поддержка отрасли преимущественно связана с выполнением требований, предъявляемых к продукции

автомобилестроения, установленных Постановлением Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 г. № 719 «О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации» (далее – Постановление 719). Возможность получения автопроизводителями ряда промышленных субсидий, право претендовать на участие в корпоративных программах повышения конкурентоспособности, а также возможность заключения контрактов на поставку продукции для государственных нужд напрямую связаны с тем, какое количество баллов получает продукция (для каждого из направлений государственной поддержки предусмотрено минимальное количество баллов, которые дают производителю автомобилей право претендовать на получение государственной поддержки определенного вида). Например, для получения субсидий на возмещение затрат, связанных с поддержкой высокотехнологичной продукции (Постановление Правительства Российской Федерации от 23.02.2019 г. № 191) необходимо набрать с 1 января 2019 г. не менее 900 баллов, с 1 января 2022 г. не менее 1200 баллов, а с 1 января 2025 г. не менее 1400 баллов. Таким образом государство стимулирует производителей на поэтапное увеличение уровня локализации путем закупки локально производимых компонентов. Баллы производителям автомобилей будут начисляться, в частности, за локализацию технологических операций, использование российских комплектующих и сырья. При этом методология распределения баллов непрозрачна. Так, например, за систему помощи водителю можно получить до 500 баллов, а за использование глубоко локализованных сидений – всего 30 баллов, за электрические приборы светового освещения и световой сигнализации – всего 20 баллов. Необходимо избежать ситуации, когда уже работающие на российском рынке производители компонентов окажутся вытеснены импортом, потому что их продукция приносит слишком мало баллов и этого недостаточно для того, чтобы заинтересовать автопроизводителя.

Начисление значительного количества баллов предусмотрено за локализацию НИОКР (200 баллов за каждые 0,5 процента затрат на НИОКР от объема выручки). Кроме того, в отношении производства ряда автомобильных систем баллы могут быть присвоены за разработку программного обеспечения и закрепление результатов интеллектуальной деятельности за российским юридическим лицом.

Возможность зафиксировать перечень локализуемых технологических операций на определенный период и получить отсрочку в соблюдении условий по параметрам локализации, получая при этом доступ к определенным механизмам государственной поддержки, может дать специальный инвестиционный контракт. В связи с введением балльной системы, производители, которые не заключили СПИКи, в целях подтверждения статуса российского производства своей продукции должны получать акты экспертизы, выдаваемые территориальными подразделениями Торгово-промышленной палаты Российской Федерации, которые обязательно должны содержать информацию о совокупном количестве баллов.

С 20 июля 2020 г. вступил в силу обновленный порядок выдачи документов для целей подтверждения производства промышленной продукции на территории Российской Федерации (Приказ Торгово-промышленной палаты Российской Федерации от 16.07.2020 г. № 66).

Комитет в целом поддерживает начинания по развитию и поддержке автопрома, а также уточнению условий для присвоения статуса «Сделано в России». Для дальнейшего развития отрасли также важно наличие адресных мер развития и поддержки производителей автокомпонентов. Комитет надеется, что в итоге удастся достичь согласия между всеми заинтересованными сторонами, создать единые, взаимосвязанные, последовательные и понятные правила и тем самым ускорить

развитие как всей автомобильной отрасли России, так и автокомпонентной подотрасли в частности.

РЕКОМЕНДАЦИИ

Компаниям рекомендуется отслеживать размещаемые проекты поправок, а также следить за возможными изменениями законодательного регулирования по вопросам локализации и мер государственной поддержки, подтверждения статуса производимой продукции, оценить влияние уточненного законодательного регулирования и возможных поправок на текущие параметры локализации с точки зрения возможности получения государственной поддержки.

ЧЛЕНЫ КОМИТЕТА

Aptiv (PES/SCC) • ATC-Avto • Benteler Automotive • Clarios • Continental Automotive Technologies • Delphi Samara • Dow Europe GmbH Representation office • Faurecia • Gestamp Russia • Henkel Rus • ISG support-GUS GmbH • Johnson Matthey • NTN-SNR • Robert Bosch • RUSSIAN AUTOMOTIVE COMPONENTS • SAF-HOLLAND • Segula Technologies Russia • Volvo Vostok.

Automotive consultants: Deloitte & Touche CIS • DLA Piper • EY • KPMG • PwC.

AUTOMOTIVE COMPONENTS COMMITTEE



Chairman:
Alexey Belyaev, Faurecia

Deputy Chairman:
Andrey Kossov, Johnson Matthey

Committee Coordinator:
Asker Nakhushev

INTRODUCTION

The Committee assesses the situation for manufacturers of auto parts as rather difficult. Global and Russian practices show that the production of auto parts is a business with low profit margins. According to the 2025 Strategy for the Development of the Automotive Industry of the Russian Federation, approved by Order of the Government of the Russian Federation No. 831-r dated 28 April 2018, the Strategy points to the development of the automotive components industry as one of the main priorities for the development of the automotive industry. The Strategy separately notes that up to 70% of the added value of a car is created by suppliers of auto parts, raw materials and materials. Thus, the overwhelming majority of localization can be ensured precisely at the expense of component suppliers and not by the forces of the vehicle manufacturers themselves.

Plans were made to solve this problem by raising additional investments under special investment contracts (SPICs) and additional regulation through PP719 (see below), but the industry encountered additional difficulties.

The continuing growth in the cost of cars against the backdrop of stagnating personal incomes already by the results of 2019 contributed to a contraction of the automotive market. The combination of the COVID-19 pandemic which has been intensifying since the beginning of the year and the restrictive quarantine measures have led to a further sharp drop in personal income. In the second quarter of 2020 when the most stringent restrictions and self-isolation regime were in force, the actual money income available to Russian workers fell immediately by 8% compared to the same period last year. At the same time, the rouble depreciated against major currencies by more than 25%, which will contribute to a further increase in car prices. These circumstances underlie the negative development forecast for the market and the entire industry for the next few years, also due to a decrease in the economic efficiency of enterprises following the drop in production volumes.

In addition, the restrictions associated with the pandemic have also led to tensions in supply chains, which is again indicative of significant risks and the dependence of the domestic industry on imports.

Against this background, the Committee is calling on the Government to develop systemic measures aimed directly at supporting the auto parts sub-industry.

SANCTIONS POLICY

The sanctions policy and its impact on the industry have not undergone significant changes over the past year; a tangible negative impact of these factors on individual segments of the industry has persisted. The uncertainty associated with the possible application of sanctions against individual legal entities or groups of companies makes it difficult to plan promising projects for many companies in the industry, including car component manufacturers and car manufacturers, because of the risks of the application of secondary sanctions to them. Such risks are more relevant for global and international companies conducting their main activities outside the Russian Federation and the EAEU. These circumstances have a negative impact on the automotive industry as a whole and the automotive components sector in particular, as they restrict the natural development of new projects, the conclusion of new contracts, etc.

RECOMMENDATION

The AEB has repeatedly expressed its position regarding sanctions and we sincerely hope that the influence of non-economic factors on the development of the automotive industry will be neutralized.

INDUSTRIAL ASSEMBLY OF AUTO PARTS

In 2020, automotive industry companies continued to receive subsidies on the basis of Decree of the Government of the Russian Federation No. 1278 of 26 October 2018 (PP 1278) in terms of compensation for the costs incurred for the purchase of imported parts and components.

At the same time, from 1 January 2021, the work of industrial assembly companies will end due to the expiration of the industrial assembly agreements. This means that from next year, the State will stop providing support to the automotive sector companies in terms of the payment of the aforementioned subsidies. In addition, the question arises about the possibility for companies to receive subsidies for December 2020 due to the expiration of the subsidy rules under PP No. 1278 from 1 January 2021.

Based on publicly available information, the Ministry of Industry and Trade does not plan in future to extend the industrial assembly regime in one way or another. However, the Ministry is working on other support measures planned to be provided as early as next year.

In connection with such, the automotive sector companies are facing challenges related to the correct completion of work under agreements concluded with federal ministries (Agreement on Industrial Assembly and Agreement on Subsidies) in terms of fulfilling their obligations.

RECOMMENDATIONS

Companies would be well advised to evaluate the ways of making targeted use of the components imported under the EAEU nomenclature of goods subject to foreign trade codes for "industrial assembly", provided for by the laws, after 2020 in order to minimise possible negative consequences.

It is recommended to provide the ministries with documents confirming that the obligations taken under the agreements have been fulfilled in full and, if possible, to obtain confirmation from the ministries on the fulfilment of such obligations.

In addition, companies need to assess the legal implications that could arise if companies fail to achieve 2020 localization levels, mismanage components after 2020 and fail to file reports after 2020.

When organizing the supply of foreign parts and components classified by the EAEU nomenclature of goods subject to foreign trade codes for "industrial assembly", companies should carefully plan their volumes during the last months of 2020 in order to reimburse subsidies as much as possible, as well as use such components in a targeted manner in future.

MODIFICATION OF THE SPECIAL INVESTMENT CONTRACT MECHANISM (SPIC 2.0)

SPIC 2.0 is a contract concluded in relation to an investment project for the introduction or development and implementation of a technology included in the list of modern technologies approved by the Government of the Russian Federation, in order to master the serial production of globally competitive industrial products based on this technology. The parties to the SPIC are the investor, on the one hand, and the Russian Federation, a constituent entity of the Russian Federation, a municipal entity – jointly – on the other.

Within the SPIC, the investor assumes obligations to invest a certain volume of funds. The public party (represented by the Russian Federation, a constituent entity of the Russian Federation, a municipal entity), in turn, undertakes to implement measures to stimulate activities in the field of industry, provided for by federal and regional law. Under SPIC 2.0, an investor who has introduced modern technology and manufactures relevant products based on such technology in the Russian Federation has the right to claim tax benefits (for income tax and regional/local taxes if there are relevant provisions in regional legislation) and other state support measures (including an accelerated and simplified procedure for obtaining the status "made in the Russian Federation", certain guarantees of non-deterioration of tax conditions, special conditions for the lease of land plots and

other measures). At the same time, according to the new regulation, the receipt of state support/application of tax incentives is terminated when the total volume of expenses and revenue shortfalls due to the application of incentive measures is 50% of the investor's capital expenditures. SPIC 2.0 will be concluded based on the results of a closed (for projects with military, special or dual purposes) or open bid initiated by a public party or an investor. Applications for the bid will be accepted remotely via the State Industry Information System. The tender may be awarded to one or more participants whose applications were recognised by the bid commission as the best based on the following criteria:

- the period for the introduction of modern technology (the period from the moment of SPIC 2.0 conclusion to the moment of production of the first batch of products based on this technology);
- the volume of industrial products produced during the term of SPIC 2.0;
- technological level of industrial production localization using technology included in the list of modern technologies approved by the Government of the Russian Federation.

A number of laws governing the new format for the conclusion and execution of SPIC 2.0 came into force in 2019, but in order for the SPIC 2.0 mechanism to fully "come into effect", it was necessary to issue relevant by-laws. Over the course of nine months of 2020, the main regulatory and legal framework required to launch the SPIC 2.0 mechanism was almost completely established, with the exception of the list of modern technologies in relation to which SPICs will be concluded. On 16 September 2020, a public discussion of the draft list was completed, respectively, and the adoption of such can be expected in the near future.

From the automotive component industry, the draft list included, inter alia, technologies for the production of automated transmissions, cab suspensions, hydro/electric steering modules, plasma cutting technologies for the production of front bumpers and others.

It should also be noted that since the new SPIC 2.0 mechanism does not provide for a minimum investment requirement, this gives more opportunities for companies from the auto parts industry to conclude such.

RECOMMENDATIONS

The SPIC 2.0 tool is primarily aimed at localizing technologies in the Russian Federation, therefore, companies should already now determine the technologies that can be used for the production of industrial products, as well as assess the possibility and feasibility of their "import" or development on the territory of the Russian Federation.

In addition, at this stage, in case of interest in the SPIC 2.0 tool, it is important to assess the compliance of the company and its investment project with the established requirements, start preparing the necessary set of documents for participation in the bid (if the Company's technology is already in the list of modern technologies) or start the procedure for updating the list of modern technologies.

SUBSIDY FOR TRANSPORTING PRODUCTS FOR EXPORT

On 28 May 2020, a new version of Government Decree of the RF No. 496 was approved which provides for compensation of manufacturers' costs for the transportation of their products for export.

The possibility of obtaining a subsidy for transportation applies, in particular, to manufacturers of cars (Code 8701–8705 under the Foreign Trade Nomenclature of Goods of the EAEU) and car components (Code 8708 under the Foreign Trade Nomenclature of Goods of the EAEU) (for more details, see Order of the Ministry of Industry and Trade No. 2095 dated 2 July 2020).

The rules for granting subsidies provide for almost half of the funds allocated from the budget (in 2020, RUB 13 billion) going to organizations in the mechanical engineering industry. The subsidy amount is limited to 80% of the total costs of the organization for the transportation of products, but not more than 11% of the cost of transported products (for manufacturers and affiliated persons of manufacturers) and 13% (for authorized persons of manufacturers). At the same time, the maximum amount of support provided per organization cannot exceed RUB 0.5 billion.

The rules for granting subsidies also provide for the ranking of organizations which is performed within the production sectors and taking into account the volume of budgetary allocations, distributed in the following order:

- at the first stage, the draft register of subsidies recipients includes organisations with which agreements have been concluded on the implementation of a corporate programme to improve competitiveness (for more details, see Government Decree No. 191 dated 23 February 2019);
- at the second stage, organizations that supply products for the purpose of implementing certain decisions of the Government of the Russian Federation are included in the draft register of recipients of subsidies;
- at the third stage, other organizations are included in the draft register of subsidies recipients in descending order of the planned value for the subsidies performance indicator;
- at the fourth stage, a waiting list is formed, which includes applications for participation in the qualifying selection in descending order of the planned value of the indicator necessary to achieve the result of granting a subsidy in the next planning period for product supplies.

The new edition of Decree of the Government of the Russian Federation No. 496 contains a number of changes. In particular, as a result of the amendments, the efficiency factor of using a Russian carrier when transporting products by road, and/or water, and/or air transport was increased from 1.05 to 1.15, which is taken into account when calculating the planned costs of the organization.

Additionally, the list of products has been expanded for the purpose of implementing state support for organizations, which now includes assembly kits of products being now understood as assembly kits for railway transport (a group of components of commodity items

8601–8606 of the Foreign Trade Nomenclature of Goods of the EAEU) and assembly kits for land transport (a group of components commodity items 8701–8705 of the Foreign Trade Nomenclature of Goods of the EAEU (except for the code 8701 90 under the Foreign Trade Nomenclature of Goods of the EAEU)) supplied for final assembly of products.

Attention should be paid to the change in the deadlines for submitting documents to the Russian Export Center for a subsidy, as well as to expansion of the list of documents provided.

Thus, in 2021 and subsequent years, documents for a subsidy must be submitted no later than 31 March, and/or no later than 31 May, and/or no later than 31 August.

Additionally, it will be necessary to submit, in particular the following:

- a report on the achievement of the planned value of the indicator required to achieve the result of the subsidy;
- report on the implementation of the planned volume of product supplies in value terms;
- a letter confirming the accuracy of the information contained in the documents.

An important change is the cancellation of the penalty for not achieving in particular – in terms of the results of planning the supply of products – the planned value of the indicator necessary to achieve the result of this programme, as well as of the planned volume of product supplies in value terms in relation to the period of product supplies from 1 September 2019 to 31 July 2020.

RECOMMENDATIONS

- Clarify the mechanism for ranking the exporters applying for participation in the CCEP and provide for the option of regular (annual) additional selection of members for the programme, as well as an option for adjusting the programmes that have already been selected in order to update the export strategies.
- Provide for the option of including export volumes of Russian suppliers of car components in the CCEP of car manufacturers.

EURO 6

The AEB Automotive Components Committee and the majority of experts generally support the introduction of emission standard 6 in the EAEU to improve the environmental situation, enhance the technical level of equipment manufactured, ensure the industry's integration with other developed markets and attain the goals set by the Automobile Industry Development Strategy up to 2025.

For business, what is most critical is that currently there are no clear guidelines for introducing the new emission standard 6, no established deadlines and no exhaustive technical requirements. To plan investments, carry out the respective developments and make preparations for production, it is crucial to set deadlines and work out requirements.

On the positive side, it should be noted that, in summer 2019, the EEC issued a resolution officially introducing the concept of emission standard 6, without, however, an exhaustive technical description.

RECOMMENDATION

The Ministry of Industry and Trade, in cooperation with NAMI and the EEC, should determine the date on which emission standard 6 will be introduced and give its precise definition.

STATE REGULATION OF THE INDUSTRY: GOVERNMENT DECREE 719-PP

State support for the industry is mainly related to the fulfilment of the requirements for automotive products established by RF Government Decree No. 719 dated 17 July 2015 "On Confirmation of Industrial Production in the Territory of the Russian Federation" (hereinafter, "Decree 719"). The possibility for car manufacturers to receive a number of industrial subsidies, the right to apply for corporate programmes to increase competitiveness and the possibility of concluding contracts for the supply of products for state needs are directly related to how many points the product receives (for each of the areas of state support, there is a minimum number of points that give the car manufacturer the right to qualify for state support of a certain kind). For example, in order to obtain subsidies to reimburse the costs associated with the support of high-tech products (RF Government Decree No. 191 of 23 February 2019), it is necessary to score at least 900 points from 1 January 2019, at least 1,200 points from 1 January 2022 and at least 1,400 points from 1 January 2025. Thus, the State encourages manufacturers to gradually increase the level of localisation by purchasing locally produced components. Car manufacturers will get points, in particular, for the localization of technological operations and for using Russian components and raw materials. At the same time, the methodology for allocating points is not transparent. So, for example, for a driver assistance system you can get a maximum of 500 points, but for the use of deeply localized seats only 30 points are awarded, and for electric lighting devices and light signalling devices, only 20 points. It is necessary to avoid a situation where component manufacturers already operating on the Russian market will be squeezed out by imports because their products bring too few points, and this is not enough to interest the automaker.

The accrual of a significant number of points is provided for the localization of R&D (200 points for every 0.5 percent of the cost of research and development from the revenue). In addition, in relation to the production of a number of automotive systems, points can be assigned for developing software and attaching the results of intellectual activity to a Russian legal entity.

A special investment contract can provide the opportunity to fix the list of localized technological operations for a certain period and get a deferment in meeting the conditions for localization parameters while gaining access to certain state support mechanisms. Due to the introduction of a point system, manufacturers that have not entered into SPICs, in order to confirm the status of the Russian production of their products, must receive expert reports issued by the territorial divisions of the RF CCI, which must contain information on the total number of points.

On 20 July 2020, an updated procedure for issuing documents came into force for the purpose of confirming the production of industrial products in the Russian Federation (Order of the RF CCI No. 66 of 16 July 2020).

The Committee generally supports the initiatives to develop and support the auto industry, as well as to clarify the conditions for assigning the status "made in Russia". For the further development of the industry, it is also important to have targeted development measures and support for manufacturers of auto parts. The Committee hopes that it will ultimately be possible to reach a consensus between all interested parties, creating uniform, interlinked, consistent and clear rules and thus speeding up the development of the entire automotive industry of Russia and, in particular, the auto parts sub-industry.

RECOMMENDATIONS

It is recommended that companies monitor the draft amendments being posted, monitor possible changes in legislative regulation on localization issues and state support measures and assess the impact of updated legislative regulation and possible amendments on current localization parameters in terms of the possibility of obtaining state support.

COMMITTEE MEMBERS

Aptiv (PES/SCC) • ATC-Avto • Benteler Automotive • Clarios • Continental Automotive Technologies • Delphi Samara • Dow Europe GmbH Representation office • Faurecia • Gestamp Russia • Henkel Rus • ISG support-GUS GmbH • Johnson Matthey • NTN-SNR • Robert Bosch • RUSSIAN AUTOMOTIVE COMPONENTS • SAF-HOLLAND • Segula Technologies Russia • Volvo Vostok.

Automotive consultants: Deloitte & Touche CIS • DLA Piper • EY • KPMG • PwC.