



ОТРАСЛЕВЫЕ КОМИТЕТЫ

КОМИТЕТ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ:

ТОМАС ШТЭРЦЕЛЬ,
PORSCHE RUSSLAND

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ:

АЛЕКСЕЙ КАЛИЦЕВ,
HYUNDAI MOTOR CIS

РАЗВИТИЕ РЫНКА ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА В РОССИИ

Комитет автопроизводителей приветствует инициативы государства, направленные на развитие рынка электротранспорта. Правительство Российской Федерации Распоряжением от 23 августа 2021 года № 2290-р утвердило «Концепцию по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года».

Документ устанавливает целевые показатели по производству электрического автомобильного транспорта и развитию зарядной инфраструктуры на период до 2030 года и определяет план мероприятий («дорожную карту») по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2024 года.

Комитет автопроизводителей поддерживает эту инициативу и признает необходимость данного документа, однако обеспокоен:

- › отсутствием программы контроля стоимости электроэнергии и возможных будущих спекуляций в сфере услуг обеспечения заряда;
- › рисками, связанными с монополизацией производства элементов питания и сопутствующих технологий;
- › отсутствием условий развития технологий, направленных на сокращение длительности процесса зарядки батареи, являющегося одним из блокирующих факторов развития электромобилей;
- › отсутствием требований и условий, необходимых для унификации и стандартизации блоков питания для электромобилей на территории РФ;
- › отсутствием условий и требований к переработке использованных электробатарей и развитию сопутствующих технологий на территории РФ;
- › отсутствием условий для развития технологий чистой энергии, позволяющих минимизировать вредное влияние на окружающую среду при производстве, эксплуатации и утилизации электромобилей.

Реализация ключевых целей Концепции в части развития рынка электромобилей и локального производства может столкнуться с существенными трудностями, вызванными текущими условиями Концепции и законодательными инициативами, а именно:

1. Введение нулевой импортной таможенной пошлины на ввоз электромобилей на период с мая 2020 года по 31 декабря 2021 года внесло весомый вклад в увеличение продаж электромобилей в России. Текущая инициатива по ее отмене и установление на уровне 15% приведет к росту стоимости электромобилей для покупателей до 10%. Учитывая высокую эластичность спроса на автомобили, такое повышение цены неминуемо замедлит динамику продаж. Это негативно отразится на сроках вывода на российский рынок и объемах продаж электромобилей в доступных ценовых категориях.

Комитет автопроизводителей считает необходимым продление нулевой ставки пошлины на ввоз электромобилей на срок до 2024–2025 года.

2. В Концепции не затронута проблема утилизации б/у аккумуляторов, что является одним из ключевых вопросов развития данного направления во всем мире. Это означает, что государство в скором времени столкнется с проблемой их утилизации и загрязнения окружающей среды в результате отсутствия в стране эффективных технологий и системы утилизации.
3. Концепцией предусмотрено внесение изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2013 года № 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» в части корректировки коэффициента расчета суммы утилизационного сбора с 2022 года в отношении электротранспортных средств с целью реализации положений Федерального закона «Об отходах производства и потребления», направленных на обеспечение экологической безопасности, в том числе в части защиты здоровья человека и окружающей среды от вредного воздействия эксплуатации транспортных средств, с учетом их технических характеристик и износа. Принимая во внимание риски, связанные с увеличением ставок утилизационного сбора на электротранспорт, что может повлечь за собой сокращение темпов развития рынка, считаем, что пересмотр ставки должен осуществляться только после тщательного анализа состояния рынка и влияния данной меры на его развитие и достижение целевых показателей, установленных Концепцией, а также учитывать мнение автопроизводителей.
4. В соответствии с Планом мероприятий Концепции предусмотрено внесение изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 года № 719 «О подтверждении производ-

ства промышленной продукции на территории Российской Федерации» (далее – ПП 719) в части расширения списка технологических операций и компонентов для производства электротранспортных средств (включая работающие на водороде с низким углеродным следом), а также накопителей энергии для электротранспортных средств (тяговых батарей) с целью углубления их локализации. Внесение изменений в ПП 719 с указанной целью может существенным образом ухудшить положение автопроизводителей, уже взявших на себя существенные инвестиционные обязательства по локализации транспортных средств с ДВС в рамках СПИК. Мы считаем необходимым согласование условий изменений в ПП 719 с автопроизводителями во избежание рисков для локальных проектов и ухудшения инвестиционного климата.

Вместе с вышеуказанными рисками отмечается значительное отставание развития зарядной инфраструктуры, развитие которой невозможно без достаточного спроса на ее использование со стороны владельцев электромобилей и реального опыта ее эксплуатации. Только вместе с увеличением количества электромобилей будут расти инвестиции в создание развитой и современной инфраструктуры, а также всех сопутствующих технологий, что, в свою очередь, будет способствовать успешной локализации производства электромобилей в стране в последующие годы.

ПРОЕКТ «АВТОДАТА»

Проект «Автодата», целью которого является сбор и коммерциализация автомобильных данных, а также наделение владельца транспортного средства правами собственника данных, которые генерирует автомобиль, разрабатываемый в настоящее время, вызывает обеспокоенность абсолютного большинства основных участников автомобильного рынка. Проект накладывает дополнительные существенные обязательства на бизнес и влечет серьезные риски, связанные, помимо прочего, с кибербезопасностью не только для автопроизводителей, но и для конечных владельцев и пользователей транспортных средств.

Компании автопроизводители и официальные импортеры – члены АЕБ выступают категорически против посредничества третьих лиц в процессе передачи информации от транспортных средств уполномоченным органам и обращают внимание на следующие риски:

1. Минимальный состав автомобильных данных, которые должны передаваться государству в целях обеспечения национальной безопасности и личной безопасности граждан Российской Федерации, должен быть закреплён непосредственно в федеральном законе и быть закрытым (исчерпывающим), чтобы исключить возможное расширение перечня посредством других



федеральных законов или подзаконных актов. Такие данные не подлежат коммерческому использованию.

2. Механизм обеспечения безопасности данных на борту транспортного средства при передаче данных во внешние информационные системы, при хранении и обработке данных во внешних информационных системах, включая возможность применения российских стандартов криптографической защиты информации для транспортных средств, эксплуатируемых на территории России, должен носить строго конфиденциальный характер, исключать возможность взлома транспортного средства. В связи с этим необходимо исключить прямой доступ к борту транспортного средства в обход облачных сервисов автопроизводителя.
3. Применение каких-либо исключительных российских разработок в области криптозащиты в уже реализованных автопроизводителями системах в Российской Федерации потребует полную разработку практически с нуля всей экосистемы (включая бортовое оборудование автомобиля) под исключительно объемы Российской Федерации с утратой эффекта масштаба, что потребует не менее 24–36 месяцев D&D (design & development – создание и разработка) с очень существенными затратами. Предлагается не вводить специ-

альное регулирование в Российской Федерации, принимая во внимание вступление в силу Правил ООН 155/156, которым автопроизводители будут обязаны соответствовать, и, учитывая то, что Российская Федерация является страной – участницей Женевского соглашения 1958 года, для оценки соответствия принимать в том числе выданные официальные сообщения по данным Правилам.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ

- › Проблемы ремонта по ОСАГО.
- › Отзывные кампании автопроизводителей.
- › Маркировка запасных частей.
- › Техническое регулирование и сертификация.
- › Утилизация.
- › Автомобили с пробегом.
- › Сертификация мототранспортных средств.
- › Другие.



**Больше информации
на странице комитета**