

КОМИТЕТ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА



Председатель:
Ян Айхингер, MAN Truck and Bus

Координатор комитета:
Аскер Нахушев

РЫНОК В 2020 ГОДУ

2020 год нанес серьезный удар по мировому рынку коммерческих транспортных средств, и Россия не стала исключением. Меры по борьбе с распространением COVID-19 (в первую очередь, режим изоляции) привели к серьезному кризису в большинстве стран. Экономическая активность снизилась до минимума, что привело не только к резкому падению спроса, но и к перебоям в поставках.

Рынок коммерческих транспортных средств в России тоже пострадал. Начав с уверенного роста в первом квартале (благодаря устойчивому курсу рубля), в апреле — мае продажи упали на 30–50%, а в июне ситуация начала восстанавливаться. После ослабления ограничений, связанных с коронавирусом, ситуация улучшилась как за счет отложенного спроса, так и за счет естественного восстановления экономической активности. Однако с июля курс рубля существенно просел по отношению к доллару и особенно по отношению к евро, что замедлило восстановление экономики. Влияние обменного курса, превысившего отметку в 90 рублей за евро в сентябре, наложило на очередное повышение сборов за утилизацию, которое произошло в январе 2020 года и с тех пор было омрачено другими, гораздо более серьезными факторами, упомянутыми выше.

Еще одна важная тенденция, усугубленная кризисом COVID-19, — это консолидация рынка. Небольшие компании в сфере розничной торговли с меньшей финансовой устойчивостью оказались в значительно менее выгодном положении по сравнению с более крупными игроками, которые имеют больше ресурсов, для того чтобы продолжать закупать новые транспортные средства. Хотя эта тенденция была заметна еще до начала пандемии COVID-19.

В результате вышеупомянутых тенденций с января по август 2020 года рынок сократился на 12% в целом (> 6 т) и на 25% в сегменте EU-7. Во времена кризиса перераспределение рынка в пользу местных производителей считается нормальным явлением, но в этот раз оно упрочилось за счет обменного курса и повышения утилизационного сбора в начале года. Тем не менее курс рубля влияет и на наиболее прибыльную часть производства российских брендов, так как их доля импортных комплектующих выше, чем у их традиционных, старых модельных рядов.

Поскольку с наступлением осени вновь начался рост числа новых случаев COVID-19 в России (как и во многих странах ЕС), правительство принимает соответствующие меры. Президент Путин обратился к населению 28 сентября, призвав граждан обратить внимание на санитарно-профилактические меры, в то время как администрация Москвы уже ограничивает некоторые разрешенные виды деятельности для лиц из групп риска. Хотя власти явно стремятся ограничить негативное воздействие санитарно-профилактических мер и уже имеют значительный опыт в решении этой проблемы, негативное влияние на рынок, к сожалению, неизбежно.

Центральная наблюдательная комиссия (CVC) ожидает, что рынок EC-7 (>6 т) снизится согласно консервативному сценарию на 35–40%, а согласно оптимистичному сценарию, падение ограничится 20–25%. Многое будет зависеть от того, как именно власти будут бороться с распространением вируса, будут ли принятые меры более мягкими по сравнению с полной экономической блокировкой (массовое тестирование, своевременное закрытие районов с высоким уровнем заражения и т. д.) и принесут ли они желаемые результаты. Еще один важный фактор — давление на рубль, которое в настоящее время является рекордным, в результате чего курс национальной валюты достиг самого низкого уровня после отрицательного воздействия в январе 2016 года. Ключевое значение в сложившейся ситуации имеют разумная макроэкономическая политика и эффективная поддержка экономики, направленная на обеспечение достаточного спроса, доверия потребителей и инвесторов.

С января по август российский рынок автобусов вырос на 14% во многом благодаря крупным закупкам городских автобусов. Ранее запланированные закупки как государством, так и крупными частными игроками (увеличивающими собственный парк) помогли поддержать рынок в условиях общего экономического кризиса. При этом количество мелких розничных сделок резко сократилось, поскольку туризм и путешествия на дальние расстояния относятся к отраслям, наиболее пострадавшим от пандемии COVID-19 (например, индустрия въездного туризма упала на 90%).

Комитет ожидает, что общий рост рынка автобусов к концу 2020 года составит 5–7%. В ближайшие годы динамика продаж автобусов будет во многом зависеть от преодоления

последствий пандемии COVID-19 и удовлетворения отложенного спроса. Еще одним ключевым фактором станет национальная программа обновления городского общественного транспорта, в соответствии с которой 75% автобусного парка 15 ключевых агломераций страны подлежит замене в течение последующих 10 лет. Комитет считает эту программу мощным инструментом модернизации национальной транспортной системы. Однако концентрация внимания на местном производстве может подорвать амбициозные планы, так как это может привести местных производителей к пределу их производственных мощностей и сокращению конкуренции. Комитет считает, что правительство могло бы выделить долю запланированных продаж автобусов для конкуренции с импортными поставщиками, чтобы гарантировать поставки, поддерживать конкуренцию и внедрять мировые стандарты качества и обслуживания в транспортные системы российских городов.

Сложно предсказать, как будет развиваться коммерческий рынок в 2021 году, но некоторые ключевые факторы можно выделить уже сегодня. Во-первых, после того, как различные вакцины против COVID-19 будут успешно протестированы и станут доступными для граждан, будет наблюдаться положительная тенденция к восстановлению, что снизит риск дальнейших ограничений и повысит доверие потребителей и инвесторов. Во-вторых, негативные последствия кризиса 2020 года проявятся в полной мере (например, будет новая волна банкротств), что создаст противоположную тенденцию, негативно влияющую на восстановление рынка. Очевидно, что курс рубля останется еще одним ключевым фактором, обусловленным не только объективным состоянием российской экономики, но и политической напряженностью между Россией, ЕС и США, при этом риски новой волны санкций будут иметь серьезный негативный эффект.

И, наконец, у правительства может возникнуть соблазн еще повысить утилизационный сбор после девальвации рубля, что определенно скажется на продажах коммерческих транспортных средств в стране. Это может оказать негативное влияние не только на производителей, но и на российскую экономику в целом, которая, будучи ослабленной в 2020 году, станет еще более уязвимой за счет растущих затрат на ведение бизнеса.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 719 И ТРЕБОВАНИЯ К ЛОКАЛИЗАЦИИ

С момента последней публикации документа российское правительство пересмотрело правила промышленной политики в автомобильной промышленности. Критерии для местной продукции были ужесточены в серии поправок к Постановлению Правительства № 719, которое, в свою очередь, стало основным документом, обеспечивающим доступ к господдержке в качестве местного производителя (наряду с подписанием СПИК в качестве необходимого условия). Например, тендеры на государственные закупки в соответствии с последней

редакцией Постановления № 719 с 2023 года будут доступны только для грузовиков, у которых будет 3200 баллов, что эквивалентно глубокой локализации (сборка со сваркой и покраской кабины, силовой агрегат полностью местного производства и использование металла местного производства), к 2025 году количество баллов увеличится до 5800, что будет означать по сути полную локализацию. Тенденция использования этой схемы по каждой мере государственной поддержки серьезным образом демотивирует международных инвесторов проводить дальнейшую локализацию своей продукции, поскольку достичь целевых уровней практически невозможно. Придерживаясь этой политики, российское правительство рискует потерять достижения режима промышленной сборки, за счет которого удалось привлечь инвесторов, используя четкую и реалистичную систему стимулов для расширения местного производства.

Поэтому для создания сильной национальной автомобильной промышленности нужны не ограничения, а новые возможности и четкие правила игры. Реалистичные цели по локализации в сочетании с серьезной поддержкой местного производства компонентов помогут не только привлечь новые инвестиции в страну, но и создать новые высокооплачиваемые рабочие места для квалифицированных специалистов и стимулировать экономический рост. Они также способствуют укреплению позиций российских производителей, предоставив им доступ к высококачественным современным местным компонентам по более низким ценам за счет экономии в результате роста масштабов производства. Комитет считает, что промышленная развитость (высокая добавочная стоимость местного происхождения и диверсификация экспорта) является более надежной основой для устойчивого экономического роста, чем промышленная авария (стремление обеспечить производство всех автомобильных компонентов местными производителями). Как ведущие мировые производители, присутствующие на всех ключевых рынках мира, мы готовы поделиться своим опытом и помочь российскому правительству в его усилиях по построению более мощной и диверсифицированной национальной экономики.

РЕКОМЕНДАЦИИ

Пересмотреть целевые показатели баллов для государственных закупок и других программ государственной поддержки в соответствии с реалистичными требованиями к локализации, определенными в диалоге с представителями отрасли.

Доработать и реализовать эффективную стратегию разработки компонентов, направленную на поддержку экономически оправданной локализации автомобильного производства.

«АВТОДАТА»

Инициатива по формированию национальной платформы для сбора и обработки автомобильных данных была объяв-

лена 30 сентября 2019 года, и АЕБ стала членом недавно созданного консорциума во главе с Некоммерческим партнерством ГЛОНАСС. После этого между ГЛОНАСС и рабочей группой АЕБ состоялся обмен мнениями о том, как дальше развивать инициативу по автомобильным данным. В сентябре 2020 года был обнародован законопроект «О государственной информационной системе «Платформа Автодата»», который был проанализирован рабочей группой АЕБ.

Комитет коммерческого транспорта поддерживает выводы, сделанные рабочей группой, в частности, следующие:

- Многие ключевые определения не конкретизированы и оставляют возможность правительству в произвольном порядке менять их с помощью постановлений правительства.
- Это особенно актуально в отношении определения «обязательных наборов данных», которые должны быть предоставлены платформе и список которых может быть расширен по решению правительства.
- Кроме того, конечная цель обработки данных в законопроекте не указана.
- Нет четкого разделения ответственности между Владельцем и Оператором транспортного средства, который генерирует данные.
- Наконец, неясно, какие владельцы данных и в какой степени будут обязаны хранить и обрабатывать данные на территории России.

В связи с этим Комитет считает необходимым организовать диалог с ГЛОНАСС и правительством для прояснения открытых вопросов и оптимизации юридических определений. Несмотря на то, что государственное регулирование обработки автомобильных данных может быть полезным для отрасли, непроработанные и несогласованные инициативы могут поставить под угрозу достижение прогресса в автомобильной цифровизации. Комитет считает необходимым решить указанные выше ключевые вопросы, чтобы новое законоположение помогло обеспечить правовую точность и способствовать развитию бизнеса.

РЕКОМЕНДАЦИИ

- Пересмотреть законопроект «О государственной информационной системе «Платформа Автодата»» с учетом комментариев рабочей группы АЕБ по вопросам автомобильных данных.
- Активизировать диалог с экспертным сообществом для обеспечения высокого качества регулирования.

ВВЕДЕНИЕ СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРОННЫХ ПАСПОРТОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Члены Комитета продолжают активно участвовать в работе по внедрению системы электронных паспортов транспортных средств (ЭПТС) и, координируя свою деятельность со

всеми участниками проекта, поэтапно выполняют мероприятия, направленные на полный переход к оформлению электронных ПТС как при выпуске в обращение транспортных средств локального производства, так и при импорте автомобилей на территорию Таможенного Союза в установленные сроки.

С 2019 года работа по внедрению электронного ПТС перешла в практическую фазу, а начиная с 2020 года многие члены Комитета начали выдавать ЭПТС на регулярной основе. Все увеличивающееся число транспортных средств с ЭПТС дает возможность оценить применение новой системы на практике с участием государственных органов (ГИБДД, ФТС и ФНС) в разных регионах РФ. На данный момент к нерешенным ранее проблемам добавился ряд практических вопросов применения ЭПТС и работы с системой.

В ряду первоочередных задач обеспечения бесперебойной работы системы электронных паспортов является налаживание эффективного взаимодействия АО «Электронный паспорт» с ФТС для импортеров и с ФНС для локальных изготовителей ТС. Отсутствие четких формализованных инструкций, ряд пробелов в законодательстве, а также отсутствие информации по применению новой системы на местах ведет к долгому и зачастую некорректному обмену данными между системами, что, в свою очередь, ведет к задержкам в выпуске ЭПТС отдельно взятого транспортного средства.

С началом оформления ТС через Центр электронного декларирования (ЦЭД) добавились проблемы неотработанного алгоритма обмена данными о выпуске в обращение и уплаты утилизационного сбора между ФТС и АО «Электронный паспорт» и, следственно, их потере. Также с введением ЦЭД произошло «обезличивание» ФТС в работе по отправке данных в СЭП, что привело к нарушению взаимодействия ФТС и импортеров и увеличению времени, затраченного на поиск проблемы.

Критически важным является взаимодействие системы электронных паспортов и ГИБДД. На практике с ростом числа электронных ПТС стали все чаще проявляться проблемы взаимодействия как в техническом аспекте, так и в аспекте информационной осведомленности сотрудников ГИБДД в регионах. Отказы обмена данными между системами, а также неосведомленность сотрудников ГИБДД на дорогах и в локальных подразделениях ведут к необоснованным отказам в регистрации транспортных средств, а также к вынужденным простоям на дорогах в ожидании разъяснений. Комитет считает крайне необходимым обеспечить своевременную отладку действующего механизма взаимодействия с учетом накопленного опыта применения ЭПТС.

Среди открытых вопросов остается практическое смещение основного фокуса на смысле ПТС с правоустанавливающего документа, подтверждающего право собственности на транспортное средство, на технический документ, подтвержда-

дающий соответствие транспортного средства Техническому регламенту Таможенного союза. Лишение участников рынка действенного инструмента проверки легитимности транспортного средства вызывает обеспокоенность. Комитет продолжает считать важным включение информации о собственнике транспортного средства в перечень обязательных для заполнения полей ЭПТС – это позволит сохранить функциональность документа при переходе на новую систему. Кроме того, Комитет считает необходимым сделать информацию о собственнике обязательной и видимой при регистрации в ГИБДД.

Неготовность анонсированной ранее системы электронных ОТТС, являющихся основой для выдачи ПТС на новые транспортные средства, также продолжает оставаться актуальной проблемой. Имеющаяся сейчас база данных из ОТТС на платформе электронного паспорта заложила основы и принципы работы электронных ОТТС, но, к сожалению, техническое исполнение пока не позволяет работать с необходимым качеством. Позиция Комитета о необходимости обеспечить максимальную совместимость двух систем, а организационные и материальные затраты при их внедрении свести к минимуму продолжает оставаться актуальной по сегодняшний день.

Комитет подтверждает свою готовность к продолжению диалога и обсуждению актуальных вопросов внедрения системы ЭПТС с Минпромторгом России, АО «Электронный паспорт» и Евразийской экономической комиссией.

РЕКОМЕНДАЦИИ

- Обеспечить информационную осведомленность сотрудников государственных органов на местах.
- Дополнительно проработать возможность включения информации о собственнике транспортного средства в перечень обязательных в ЭПТС.
- Продолжить разработку системы электронных ОТТС, обеспечив совместимость систем ЭПТС и электронных ОТТС совместно с производителями/импортерами транспортных средств.
- Дополнительно отработать взаимодействие ФТС и ЭП при работе через ЦЭД, а также сделать более прозрачной форму обратной связи между импортерами и ФТС при работе через ЦЭД.
- Рассмотреть возможность прикрепления договоров купли-продажи (сканы/эл. документы) в систему, когда информация о собственнике в ЭПТС будет обязательной и контролируемой.

РАСШИРЕНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРИРОДНОГО ГАЗА НА ТРАНСПОРТЕ

Развитие рынка газомоторного топлива в России занимает ключевое место среди задач промышленной политики РФ в автомобильной промышленности. Правительство РФ

при участии ООО «Газпром газомоторное топливо» ведет системную работу по расширению сети газозаправочных станций и повышению объем потребления газа в автотранспортном секторе. В марте 2020 года государственная программа Российской Федерации «Развитие энергетики» (постановление правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 321) была дополнена подпрограммой «Развитие рынка газомоторного топлива», рассчитанной на период до 2024 года и нацеленной на рост объем потребления природного газа в транспорте до 2,7 млрд куб. м, увеличение количества стационарных газозаправочных объектов до 1 273 единиц и парка газомоторной техники в количестве не менее 40 тыс. единиц.

Подпрограмма предусматривает различные меры государственной поддержки, которые в совокупности с уже существующими мерами должны способствовать достижению заявленных целей. Члены Комитета убеждены, что эта работа имеет стратегическое значение и направлена на использование конкурентных преимуществ России.

В то же время необходимо отметить, что принятые меры преимущественно ориентированы на строительство газозаправочной инфраструктуры (КПГ и СПГ) и на стимулирование переоборудования автопарка легковых и легких коммерческих автомобилей. При всей важности этих мер Комитет считает необходимым при разработке мер поддержки рынка газомоторного топлива принимать в расчет потенциал тяжелого грузового транспорта. Международная практика показывает, что активное задействование грузовых автомобилей оказывает более значимый эффект на рынок газомоторного топлива, чем легковой автотранспорт. Показатели работы ряда европейских производителей коммерческой техники подтверждают, что поддержка грузового газомоторного транспорта дает больший эффект с точки зрения роста потребления газа при меньших затратах бюджетных средств. По мнению Комитета, опережающий рост газомоторного автопарка может быть достигнут благодаря увеличению привлекательности газомоторной техники для российского потребителя по сравнению с дизельной техникой и в частности посредством создания временных преференциальных условий работы на рынке для данного вида техники, направленных на снижение налоговых, операционных и эксплуатационных затрат.

В этой связи при дальнейшей разработке мер поддержки рынка газомоторного топлива в России, проводимой, в частности, на площадке Аналитического Центра при Правительстве РФ, целесообразно задействовать меры временного характера, не связанные с прямыми бюджетными затратами, такие как: установление льготной платы для грузовых газомоторных транспортных средств в системе «Платон», отмена транспортного налога для владельцев грузовых газомоторных транспортных средств, установление льготной ставки ввозной таможенной пошлины на грузовые газомоторные автомобили и ряд других.

Члены Комитета убеждены, что совокупность мер стимулирующего характера, не требующих прямых бюджетных выплат, позволит повысить спрос на природный газ в России, приведет к увеличению загрузки газозаправочных станций и обеспечит рост поступлений в бюджетную систему РФ за счет дополнительных налоговых платежей от производителей такой техники и промышленного (газобаллонного) оборудования, а также от компаний-поставщиков природного газа.

РЕКОМЕНДАЦИЯ

Проработать меры поддержки рынка газомоторного топлива, не связанные с субсидированием производителей газомоторных транспортных средств и рассчитанные на ограниченный период времени.

ЧЛЕНЫ КОМИТЕТА

DAF Trucks Rus LLC • DAIMLER KAMAZ RUS OOO (DK RUS OOO) • FCA Russia • GAZ Group • Hino Motors, LLC • Hyundai Truck and Bus Rus LLC • ISUZU RUS JSC • Iveco Russia LLC • MAN Truck & Bus RUS LLC • Meiller Vostok LLC • Mercedes-Benz Russia • Nissan Manufacturing Rus • Peugeot Citroën Rus (Groupe PSA) • Renault Russia • Scania-Rus LLC • Volkswagen Group Rus (Audi/Bentley/Lamborghini/Škoda/Volkswagen/Volkswagen Commercial Vehicles) • Volvo Vostok NAO.

Представляющие следующие бренды: DAF • Citroen • GAZ • FIAT • FUSO • GOLAZ • HINO • Iveco • Isuzu • KAVZ • LIAZ • MAN • Mercedes-Benz • Nissan • PAZ • Peugeot • Renault • Scania • Setra Buses • Ural • Volkswagen • Volvo.

COMMERCIAL VEHICLES COMMITTEE



Chairman:
Jan Aichinger, MAN Truck and Bus

Committee Coordinator:
Asker Nakhushiev

MARKET 2020

Year 2020 has brought around a serious hit to the global commercial vehicle markets, Russia being no exception to that. Measures to fight the spread of the COVID-19 (lockdowns in the first place) caused a severe crisis in most countries. Economic activity was limited to a minimum, causing not only extreme drop in demand but also interruptions in supply.

Commercial vehicle market in Russia has been affected too. Having started with robust growth in Q1 (thanks to strong rouble), sales fell by 30-50% in April-May, further recovering in June. Upon the easing of COVID-caused restrictions, the situation improved, driven both by the deferred demand and by the natural restoration of economic activity. However, starting from July the rouble exchange rate dropped both to dollar and especially to euro quite significantly, thus slowing down the recovery. Going above 90 RUB/EUR in September, the rate came on top of the now felt effect of another scrapping fee increase, which had happened in January 2020 and had since been overshadowed by other, much stronger factors mentioned above.

Another key trend that has been strengthened by the COVID-19 crisis is the consolidation of the market. Smaller companies in retail sector with less financial stamina have been massively disadvantaged compared to bigger players, who have more resources to continue purchasing new vehicles, although this trend had been visible even before the COVID-19 pandemic broke out.

The result of the abovementioned trends is a market that has contracted by 12% overall (>6t) and by 25% in the EU-7 segment from January to August 2020. A redistribution in favour of the local producers is normally always happening in times of crises, this time strengthened by the exchange rate and a scrapping fee increase at the beginning of the year. However, the most profitable part of the Russian brands' production is without doubt also affected by the rouble rate as their share of imported components is higher than that of their traditional, older model lineups.

As autumn is bringing another increase in the number of new COVID-19 cases in Russia (just like in many EU countries), the government is reacting publicly. President Putin spoke to the nation on September 28 urging citizens to pay attention to sanitary measures, while Moscow city administration is already limiting

some allowed activities for persons in the risk groups. Although the authorities are clearly willing to limit the negative effects of the sanitary measures and have more experience in tackling the situation, a negative effect on the market is unfortunately inevitable.

CVC expects the EU-7 (>6t) market would drop in a conservative scenario by 35-40% and stay limited to 20-25% decrease in an optimistic one. Much will depend on the way the authorities will tackle the spread of virus and whether measures, more precise than complete economic lockdowns (mass testing, early closing of areas with high infection rate, etc.), will be taken and bring desired results. Another important factor is the pressure on rouble, which is currently record high bringing the national currency to the lowest exchange rate since the negative shock of January 2016. Smart macroeconomic policy and efficient support to the economy targeted at securing sufficient demand, consumer and investor confidence are of key importance here.

Russian bus market has seen a growth of 14% from January to August, largely thanks to big purchases of city buses. Previously planned procurement, both by the government and by large private players (increasing their own fleet) helped to support the market amid general economic crisis. At the same time smaller retail deals dropped dramatically as tourism and long distance travel are among the industries most affected by the COVID-19 pandemic (for example, incoming tourist industry dropped by 90%).

The Committee expects the total bus market growth by end of 2020 at 5-7%. In the coming years the dynamics of bus sales will depend a lot on overcoming the consequences of the COVID-19 pandemic and satisfying the deferred demand. Another key factor will be the national programme of city public transport renewal, which should replace 75% of the bus fleet of key 15 agglomerations across the country within the next 10 years. The Committee sees this programme as a powerful tool for the modernization of the national transportation system. However, the strict focus on the local production may undermine the ambitious plans both by pushing the local manufacturers to the limit of their production capacities and by limiting the competition. The Committee is of the opinion, the government could open at least a share of the total planned bus sales to competition with imported products to guarantee the supplies, keep up competition and introduce global standards of quality and service to the transportation systems of the Russian cities.

It is very difficult to predict how the commercial market would develop in 2021, but some key factors can be identified already today. First, there will be a positive recovery trend once the various vaccines against COVID-19 have been successfully tested and made easily available to the citizens, which would lower the risk of further restrictions and boost consumer and investor confidence. Second, the negative effects of the 2020 crisis will show in full (e.g. the bankruptcy procedures will work again) and produce a counter-trend hitting the market recovery. Obviously, the rouble exchange rate will stay another key factor, driven not only by the objective state of the Russian economy, but also by political tensions between Russia and the EU and the USA on the other side, where the risks of new sanctions wave may have a serious negative effect.

Finally, the government may be tempted to further increase the scrapping fee following rouble devaluation, which will definitively hit the commercial vehicle sales in the country. This would be a very unfriendly and undesirable step to take not only for the producers but for the whole of the Russian economy, which, already weakened in 2020, will become more vulnerable to growing costs of doing business.

DECREE 719 AND LOCALIZATION REQUIREMENTS

Since the last publication of the position paper, the Russian government has revised the rules of the industrial policy in the automotive industry. The criteria for local products have been tightened in a series of amendments to the Government Decree 719, which has in turn become the central document granting access to state support as local manufacturer (along with signed SPIC as necessary condition). For example, public procurement tenders according to the latest version of Decree 719 will from 2023 only accessible to trucks, which will have 3200 points, an equivalent of deep localization (assembly with cab welding and painting, fully local powertrain and use of local metal), going up to 5800 points in 2025, which basically means a completely local product. The tendency of using this logic for every state support measure is seriously demotivating international investors to further localize their products, as it is practically impossible to comply with the target levels. Keeping this policy, the Russian government is risking to lose the achievements of the industrial assembly regime, which has been able to attract investors by using a clear and realistic system of incentives to expand local production.

Building a strong national automotive industry needs therefore not the restrictions but new opportunities and clear rules of the game. Realistic localization targets coupled with serious support for localized component production would not only help bring new investment into the country, create new well-paid jobs for skilled workforce and generate economic growth. They would also make Russian producers stronger by giving them the opportunity to access high quality modern local components at lower prices due to improved economies of scale. The Committee believes that industrial power (high local added value and diversified export) is a safer basis for robust economic growth than industrial autarky (striving to get every automotive component produced locally). As leading global produc-

ers present in every key market worldwide we are ready to share our experience and assist the Russian government in its effort to build a stronger and more diversified national economy.

RECOMMENDATIONS

Revise target point levels for public procurement and other state support programmes in line with realistic localization requirements defined in dialogue with the industry.

Finalize and implement efficient component development strategy aimed at supporting economically efficient localization of automotive production.

AUTODATA

The initiative on forming a national platform for automotive data collection and processing was announced on September 30, 2019, and the AEB became a member of the newly created consortium led by the Non-Profit Partnership GLONASS. Since then there has been some limited exchange of ideas on how to develop the initiative further between GLONASS and the AEB working group on the automotive data. In September 2020 a draft law On the State Information System Platform Autodata was made public and was analyzed by the AEB working group.

Commercial Vehicles Committee supports the conclusions made the working group and in particular:

- many of the key definitions are vague and leave a lot of room for the government to arbitrarily change them using government decrees;
- this is especially true and worrying for the definition of 'Compulsory data sets' to be delivered to the platform, which can be expanded by government decision;
- further, the final goal of the data processing is not specified in the draft law;
- there is no clear division of responsibility between the Owner and the Operator of a vehicle, which generates data;
- finally, it is not clear, which data owners and to which extent would be obliged to store and process the data on the Russian territory.

Given this situation, the Committee sees a need for an intensive dialogue with GLONASS and the government to clarify the open questions and optimize the legal definitions. While state regulation of the automotive data processing may be beneficial to the industry, raw and unbalanced initiatives may undermine the progress in automotive digitalization. The Committee sees necessary that the key issues above are addressed so that the new regulation helps ensure the legal certainty and bring business further.

RECOMMENDATIONS

- Revise the draft law On the State Information System Platform Autodata on the feedback provided by the AEB Working Group on the automotive data issues.

- Intensify the dialogue with the expert community to ensure the high quality of regulation is maintained.

INTRODUCTION OF ELECTRONIC PASSPORTS FOR VEHICLES (EPTS)

The Committee members are continuing their active participation in introducing electronic passport for vehicles and, by coordinating their activities with all project participants, are gradually implementing measures for a full transition to electronic passports to be issued both upon release of locally manufactured vehicles and when cars are imported to the Customs Union within the established time frame.

In 2019 the work on the implementation of electronic passports reached the practical phase. Starting in 2020 many Committee members began issuing electronic passports on an ongoing basis. The growing number of vehicles with electronic passports makes it possible to assess the use of the new system in practice with the participation of state authorities (the State Traffic Safety Inspectorate, the Federal Customs Service and the Federal Tax Service) in various regions of Russia. Currently, a number of practical issues of using electronic passports and operating this system are another problem to be addressed along with other unresolved issues.

One of the priority objectives in ensuring the uninterrupted operation of the system of electronic passports is establishing effective cooperation between Electronic Passport JSC and the Federal Customs Service for importers and with the Federal Tax Service for local manufacturers of vehicles. The absence of clear, formalized instructions, a number of gaps in the legislation and a lack of information on the use of the new system locally result in long and often incorrect data exchange between the systems which, in turn, leads to delays in the issuance of electronic passports for individual vehicles.

Since the commencement of the documentation of vehicles through the Electronic Declaration Centre (EDC), the problems of an untested algorithm for exchange of data on release and payment of a scrappage fee between the Federal Customs Service and Electronic Passport JSC and, consequently, the loss of such data have arisen. Furthermore, with the introduction of the EDC, the 'depersonalization' of the Federal Customs Service in the work for dispatching data to the Electronic Payment System has taken place, which has resulted in the disruption of cooperation between the Federal Customs Service and importers and extended time for troubleshooting.

It is crucial that interaction be maintained between the system of electronic certificates of title and the State Traffic Safety Inspectorate. In practice, with a growing number of electronic passports, interaction issues have become more frequent, both in terms of technical aspects and in terms of the information awareness of the State Traffic Safety Inspectorate personnel in the regions. Failures in data exchange between the systems as well as the unawareness of the State Traffic Safety Inspectorate staff on the road and at local departments result in unjustified refusals to register vehicles

and forced stoppages on roads waiting for explanations. The Committee believes it crucial to ensure the prompt debugging of the existing interaction mechanism by utilizing the accumulated experience of using electronic passports.

Among the open issues to be addressed, there remains the matter of the practical shift of the main focus of the passport for a vehicle from being a title document issued to confirm the ownership of a vehicle to being a technical document issued to confirm the vehicle's compliance with the Technical Regulations of the Customs Union. Depriving market participants of an effective instrument for verifying the legitimacy of vehicles raises concerns. The Committee still considers it important to include information about the vehicle owner in the list of mandatory fields in electronic certificates of title, which would make it possible to preserve the document's functionality when transitioning to the new system. The Committee also considers it necessary to make information on the owner compulsory and visible upon registration with the State Traffic Safety Inspectorate.

The unpreparedness of the previously announced system of electronic vehicle type approvals which forms the basis for issuing electronic passports for new vehicles also remains a burning issue. The existing database of vehicle type approvals on the platform of electronic passports established the foundations and principles of operation for electronic vehicle type approvals, but, unfortunately, the technical execution does not yet enable it to operate at the necessary level of quality. The Committee's position that maximum compatibility between the two systems must be ensured while minimizing the organizational and material costs for their implementation remains relevant to this day.

The Committee confirms its willingness to continue the dialogue and discuss the topical issues of implementing electronic passports with the Ministry of Industry and Trade of Russia, Electronic Passport JSC and the Eurasian Economic Commission.

RECOMMENDATIONS

- Ensure the information awareness of state officials locally.
- Additionally, work out the possibility of including information about the vehicle owner in the list of mandatory information in the electronic passport.
- Continue developing the system of electronic passports by ensuring compatibility between the system of electronic passports and the system of electronic vehicle type approvals in cooperation with manufacturers/importers of vehicles.
- Work out interaction between the Federal Customs Service and Electronic Passport JSC when working through the EDC to a greater extent, make the form for feedback between importers and the Federal Customs Service when working through the EDC more transparent.
- When information on the owner in electronic certificates of titles is compulsory and manageable, consider the possibility of attaching sale and purchase agreements (scanned copies/electronic documents) in the system.

EXPANDED USE OF NATURAL GAS FOR TRANSPORT

Development of the natural gas fuel market holds a key position amongst the objectives of the industrial policy of the Russian Federation in the automotive industry. The government of the Russian Federation, with the involvement of Gazprom Gas-Engine Fuel LLC, is performing system-level work designed to extend the gas fuelling station network and increase gas consumption in the automotive industry. In March 2020 the state programme of the Russian Federation 'Development of the Power Industry' (Order of the Government of the Russian Federation No. 321 dated 15 April 2014) was supplemented by the sub-programme 'Development of the Gas Engine Fuel Market', which is scheduled to last until 2024 and is targeted at the growth of natural gas consumption in transport up to 2.7 billion m³ and an increase in the number of fixed gas fuelling units to 1,273 and the number of gas-powered vehicles to no less than 40,000.

The sub-programme provides for various measures of state support which, in conjunction with existing measures, should contribute to the accomplishment of the declared targets. The Committee members are convinced that this work will have a strategic impact and is intended to take advantage of Russia's competitive strengths.

At the same time, it should be noted that the adopted measures are primarily focused on the construction of gas fuelling infrastructure (compressed natural gas and liquefied natural gas) and encouraging the refitting of the fleet of light vehicles and light commercial vehicles. Without prejudice to the importance of such measures, the Committee considers it necessary to make allowance for the potential of commercial vehicles when developing measures for support of the gas engine fuel market. International practice, however, shows that the active involvement of commercial vehicles has a more significant effect on the gas engine fuel market than light vehicles. The performance indicators of a number of European

manufacturers of commercial vehicles prove that supporting commercial gas-powered vehicles produces a higher effect in terms of gas consumption growth with lower budgetary costs. The Committee believes that faster growth of the gas-powered fleet may be achieved by enhancing the attractiveness of gas-powered vehicles for Russian consumers as compared to diesel vehicles and, in particular, by creating temporary preferential conditions for operation on the market for this type of vehicles aimed at reducing tax and operating costs.

Therefore, when further developing support measures for the gas engine fuel market in Russia, inter alia, at the Analytical Centre at the Government of the Russian Federation, it is expedient to expand the programme for the development of the gas fuel market up to 2024 to include temporary measures not associated with direct budgetary costs, such as establishing a preferential fee for commercial gas-powered vehicles in the Platon system, abolishing the transport tax for owners of commercial gas-powered vehicles, establishing a preferential rate of import customs duty for commercial gas-powered vehicles and a number of others.

The Committee members believe that the totality of incentive measures not requiring direct budgetary disbursements will make it possible to increase the demand for natural gas in Russia, lead to the increased utilization of gas filling stations and ensure the growth of receipts of the budgetary system of the Russian Federation due to the receipt of additional tax payments from manufacturers of such vehicles and industrial (compressed gas) equipment as well as from suppliers of natural gas.

RECOMMENDATION

Work out limited-term measures for supporting the gas engine fuel market other than the subsidization of gas-powered vehicle manufacturers.

COMMITTEE MEMBERS

DAF Trucks Rus LLC • DAIMLER KAMAZ RUS OOO (DK RUS OOO) • FCA Russia • GAZ Group • Hino Motors, LLC • Hyundai Truck and Bus Rus LLC • ISUZU RUS JSC • Iveco Russia LLC • MAN Truck & Bus RUS LLC • Meiller Vostok LLC • Mercedes-Benz Russia • Nissan Manufacturing Rus • Peugeot Citroën Rus (Groupe PSA) • Renault Russia • Scania-Rus LLC • Volkswagen Group Rus (Audi/Bentley/Lamborghini/Škoda/Volkswagen/Volkswagen Commercial Vehicles) • Volvo Vostok NAO.

Representing the following brands: DAF • Citroen • GAZ • FIAT • FUSO • GOLAZ • HINO • Iveco • Isuzu • KAVZ • LIAZ • MAN • Mercedes-Benz • Nissan • PAZ • Peugeot • Renault • Scania • Setra Buses • Ural • Volkswagen • Volvo.