

КОМИТЕТ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Председатель:
Томас Штерцель, Porsche Russland

Заместитель председателя:
Алексей Калицев, Hyundai Motor CIS

Координатор комитета:
Ольга Зуева (olga.zueva@aebrus.ru)

Комитет автопроизводителей (англ. сокр. – AMC) был создан в 1998 году для объединения и совместного представления общих интересов компаний – крупнейших международных автопроизводителей, выступающих в качестве официальных импортеров и локальных производителей, а также функционирующих как общенациональные компании по сбыту в России (NSC).

Цель Комитета – создать и соблюдать правила добросовестной коммерческой деятельности для всех компаний, работающих на российском рынке, а также способствовать развитию сотрудничества между ними. В настоящий момент членами Комитета являются 26 компаний (импортеры и производители автомобилей и мотоциклов), которые представляют 46 брендов и осуществляют свою деятельность на территории Российской Федерации. Комитет концентрирует внимание на самых важных и актуальных проблемах автомобильного и мотоциклетного бизнеса, с которыми сталкиваются его члены, продумывает адекватную реакцию на возникшие проблемы, лоббирует общие интересы членов Комитета, устанавливает контакты с государственными органами Российской Федерации, общественными организациями, национальными и международными отраслевыми ассоциациями и средствами массовой информации.

В целях повышения эффективности деятельности Комитета было принято решение сосредоточиться на определенных областях, связанных с наиболее острыми проблемами автомобильной отрасли, над которыми могли бы совместно работать специалисты, представляющие членов Комитета, чтобы найти оптимальные решения для отрасли. В составе комитета работают 6 рабочих групп (их число может меняться), объединяющих до 400 человек, номинированных компаниями, и подкомитет производителей мотоциклов. Каждая рабочая группа курирует конкретную область, определенную Комитетом в качестве приоритетной. К таким областям относятся:

- послепродажное обслуживание;
- взаимодействие с государственными структурами;
- выставки/маркетинг и связи с общественностью;
- омологация/сертификация;
- интеллектуальные технологии (IMobility);
- автомобили с пробегом.

Комитет работает в соответствии с Правилами работы комитетов АЕБ и Уставом Комитета автопроизводителей.

Комитет на протяжении многих лет сотрудничает с Объединением автопроизводителей России (OAR) – официальным представителем России в Международной организации автопроизводителей (OICA). Несколько лет назад между двумя организациями был заключен Меморандум о сотрудничестве, цель которого – объединить усилия, активизировать обмен информацией и усилить лоббирование в автомобильном секторе. Развивается также сотрудничество с международными ассоциациями. Комитет поддерживает тесные контакты с Немецкой ассоциацией автомобильной промышленности (VDA), Ассоциацией европейских производителей автомобилей (ACEA), Японской ассоциацией производителей автомобилей (JAMA Европа), Французской национальной ассоциацией автопроизводителей (CCFA) и Международной организацией автопроизводителей (OICA).

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ГОСУДАРСТВЕННЫМИ СТРУКТУРАМИ

Рабочая группа по взаимодействию с государственными структурами координирует связи с государственными органами и отстаивает интересы членов Комитета. Инициативы по совершенствованию законодательства также находятся в центре внимания рабочей группы GR. При необходимости группа организует консультации и обсуждения разного уровня с представителями государственной власти. В качестве примера можно привести проведение встреч с заместителем министра промышленности и торговли, заместителем руководителя Росстандарта и другими заинтересованными сторонами для обсуждения мер государственной поддержки в период пандемии.

В сферу ответственности группы также входит обсуждение и формирование совместной позиции по вопросу утилизации автотранспортных средств и мониторинг создания комплексной системы переработки вышедших из эксплуатации транспортных средств в России, включая обсуждение вопросов, связанных с введением и изменением размеров утилизационного сбора.

ПОДКОМИТЕТ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ МОТОЦИКЛОВ

Подкомитет был создан в декабре 2019 года для представления интересов производителей мотоциклов в России и развития индустрии.

Цели подкомитета:

- Участвовать в диалоге с российскими учреждениями и другими ключевыми заинтересованными сторонами для отстаивания позиций индустрии по соответствующим проблемам.
- Предоставлять четкую и фактическую информацию о российском мотоциклетном секторе и способствовать пониманию его вклада в общество.
- Отстаивать от имени своих членов политику, повышающую конкурентоспособность производителей.
- Отслеживать нормативную деятельность, которая влияет на мотоциклетную промышленность и является уникальной для нее.

Подкомитет также намеревается установить контакты с международными ассоциациями мотопроизводителей, такими как АСЕМ, для использования уже накопленного опыта индустрии.

Членами подкомитета являются: Харли-Дэвидсон Россия и СНГ (Harley-Davidson Russia & CIS), БМВ Руссланд Трейдинг (BMW Russland Trading), Дукати (Фольксваген Груп Рус) (Ducati Volkswagen Group Rus), Хонда Мотор Рус (Honda Motor RUS), Сузуки Мотор Рус (Suzuki Motor Rus) и Ямаха Мотор СНГ (Yamaha Motor CIS).

ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Комитет ведет целенаправленную работу по изменению законодательства с сфере ОСАГО, находясь в постоянном контакте с РОАД (Ассоциацией «Российские автомобильные дилеры») и страховым сообществом как в лице отдельных страховых компаний, так и в лице PCA (Российского Союза Автостраховщиков), а также с Центральным банком России (регулятором), в силу закона, вопросов, возникающих в сфере законодательства об обязательном страховании автогражданской ответственности. Итогом данной работы в 2016 году стало принятие поправок в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО)», установивших приоритет натуральной формы возмещения (восстановительный ремонт) над прямой денежной выплатой. К сожалению, позиция отдельных субъектов рынка привела к принятию указанных поправок в таком виде, который не позволил создать здоровые условия функционирования рынка восстановительного ремонта по ОСАГО. Комитет продолжает вести активную работу как с субъектами рынка, так и с государственными учреждениями, ответственными за его регулирование. Наша цель: создание баланса интересов всех участников рынка с безусловным приоритетом интересов конечного потребителя.

Достижение указанной цели позволит остановить продолжающееся падение продаж запасных частей и услуг кузовного ремонта.

ПРОБЛЕМА

Одной из существенных проблем текущего законодательного регулирования восстановительного ремонта по ОСАГО является проблема ценообразования на запасные части. Для расчета стоимости возмещения за запасные части, использованные при ремонте, используется Положение Центрального банка «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства». В настоящее время цены в ней существенно занижены по сравнению с рыночным предложением. Комитет автопроизводителей начиная с 2016 года обсуждает данную проблему со страховым сообществом в поисках путей ее решения, а с 2018 года активно участвует в совещаниях по изменениям Единой методики расчета компенсации восстановительного ремонта в Центральном банке России.

РЕКОМЕНДАЦИИ

Комитет автопроизводителей считает необходимым вести постоянную работу с Центральным банком России и Российским Союзом Автостраховщиков (РСА) по внесению изменений в закон об ОСАГО и Единую методику расчета компенсации восстановительного ремонта для формирования корректных справочников стоимости запасных частей на основании которых производится расчет стоимости компенсации кузовного ремонта и дальнейшему повышению количества компенсаций произведенных в натуральной форме.

Комитет ведет целенаправленную работу по изменению законодательства, связанного с объявлением Отзывных и Сервисных кампаний на рынке России, а также с методами информирования автовладельцев и мотивирования к посещению официальных дилерских предприятий для выполнения необходимых проверок/кампаний. Проводятся рабочие встречи с Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт), ФГУП НАМИ, Ассоциация «Российские автомобильные дилеры» (РОАД) и страховым сообществом, как в лице отдельных страховых компаний, так и в лице Российского Союза Автостраховщиков (РСА)/Всероссийского Союза Автостраховщиков (ВСА), а также с Центральным банком Российской Федерации, выступающим в качестве регулятора и законодателя страхового рынка.

В 2020 году ФГУП НАМИ по поручению Росстандарта разработал первую редакцию ГОСТ «ОТЗЫВ ПРОДУКЦИИ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ». Основными пунктами, по которым продолжается обсуждение, являются: базовые определения, критерии оценки рисков и классификации мероприятий, а также отсутствие информации по взаимодействию с автовладельцами со стороны государственных органов с целью полного информирования и мотивирования к посещению владельцами АМТС официальных дилеров для проведения соответствующих работ. С сожалением необходимо отметить большую вероятность того, что на начальной стадии техническое задание на разработку ГОСТ было сформулировано таким образом, чтобы

обойти стороной вопросы взаимодействия с автовладельцами со стороны государства.

Наша цель: создание цивилизованной и эффективной системы проведения кампаний, связанных с отзывом АМТС, включающей, организацию, объявление (публикацию), оповещение владельцев и проведение проверки/ремонта, а также контроль и отчетность. Достижение указанной цели позволит значительно снизить риски, связанные с угрозой жизни и здоровью всех участников дорожного движения, а также повысить безопасность как отдельных АМТС, так и дорожного движения в целом.

ПРОБЛЕМА

Существенными недостатками текущей версии ГОСТ можно назвать нечеткие критерии классификации рисков и мероприятий, а также вменение ответственности по организации и проведению отзыва производителям АМТС при полном отсутствии поддержки государства по уведомлению и мотивированию владельцев ТС к посещению дилеров.

РЕКОМЕНДАЦИИ

Комитет автопроизводителей считает необходимым вести постоянную работу с Росстандартом и ФГУП НАМИ с целью доработки текста стандарта до уровня мировых аналогов, в вопросах, связанных с методиками классификации отзывов и оценки рисков, оповещении и мотивировании владельцев АМТС, а также контролю со стороны автопроизводителей и государства.

Дополнительно комитет автопроизводителей, начиная с 2018 года, обсуждает возможность уведомления клиентов о наличии открытых кампаний со страховым сообществом, а с 2019 года проводит рабочие встречи и консультации с Центральным банком России, в результате которых с руководством последнего было достигнуто взаимопонимание о важности информирования владельцев транспортных средств. На данный момент Департамент страховых рынков Центрального банка анализирует соответствующие руководящие документы с целью выработки возможных предложений по взаимодействию и координации последующих шагов.

Еще один важный вопрос на повестке Рабочей группы — маркировка товаров средствами идентификации, в частности, это маркировка шин, запасных частей и компонентов.

ПРОБЛЕМА

В рамках ЕАЭС экономически нецелесообразно наносить маркировку только на тот товар, который уже доставлен на территорию Российской Федерации и предназначен только для продажи на территории Российской Федерации.

РЕКОМЕНДАЦИИ

- Унифицировать требования к КИЗ в рамках ЕАЭС.

- Создать систему, при которой нанесение КИЗ будет осуществляться на территории страны ЕАЭС, при доставке через границу которой товар прошел первичную таможенную очистку.

ПРОБЛЕМА

Приклеивание маркировки на саму деталь может существенно снижать ее потребительские качества (стекла, зеркала, детали интерьера), быть технически невозможным за счет размера детали/ее свойств или серьезно влиять на стоимость производства, поскольку в большинстве случаев нанесение защитной упаковки является единственным автоматизированным процессом, и внедрение дополнительной промежуточной операции при массовом производстве, при осуществлении импорта различных категорий товаров в существенном объеме является достаточно дорогостоящим.

РЕКОМЕНДАЦИИ

Однозначно определить перечень товаров, подлежащих маркировке КИЗ, и (или) определить процедуру включения нового перечня товаров/товарной группы, которая предусматривает участие представителей соответствующей отрасли в оценке необходимости дополнения перечня товаров такой товарной группой. Дополнительно, по мнению Ассоциации, решение о внесении конкретной товарной группы в такой перечень должно быть закреплено нормативным правовым актом не ниже уровня Федерального закона. Предусмотреть возможность нанесения КИЗ на упаковку и (или) на товар в месте, которое определит производитель/импортер.

ПРОБЛЕМА

В ряде случаев стоимость нанесения маркировки может значительно превышать стоимость самой детали.

РЕКОМЕНДАЦИИ

Определить нижний предел стоимости единицы товара, по которой происходит первая продажа на территории ЕАЭС производителем или импортером, и стоимости единицы товара, который подлежит маркировке КИЗ. Товары, стоимость которых ниже установленного предела, не маркируются.

МАРКЕТИНГ/ВЫСТАВКИ/ СВЯЗИ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ

Рабочая группа «Маркетинг и связи с общественностью» включает в себя специалистов по маркетингу и коммуникациям всех автомобильных компаний-членов Комитета.

Цель работы Группы состоит в том, чтобы наилучшим образом координировать различные мероприятия; помочь Комитету совершенствоваться и укреплять связи с прессой; определять общую политику коммуникаций, затрагивающую интересы всех компаний-членов Комитета; оказывать поддержку российской

прессе, представляющей автомобильный сектор, координируя и синхронизируя мероприятия для прессы, проводимые компаниями; осуществлять мониторинг публикаций в СМИ; обмениваться информацией по изменениям на российском рынке средств массовой информации; обсуждать и выработать единые этические нормы взаимодействия отделов маркетинга и PR автомобильных компаний-членов Комитета с другими участниками рынка (журналистами, рекламными и event-агентствами, организаторами автомобильных премий и событий и т. п.).

Одним из пунктов в повестке Рабочей группы является организация российских и международных автомобильных мероприятий, в которых принимают участие компании-члены АЕБ, на понятных и общих для всех участников (автомобильных компаний) условиях при обеспечении прозрачных и четких процессов. Комитет в ходе интенсивных переговоров занимается лоббированием интересов компаний, а также ведет переговоры по обеспечению условий и уровня проведения в соответствии с международными стандартами.

Группа также принимает участие в подготовке ежегодной пресс-конференции Комитета, анонсирующей итоги по продажам всех автопроизводителей-членов Комитета. Эта пресс-конференция каждый год подводит итоги работы автоиндустрии в России, освещает основные тенденции отрасли и ставит приоритеты в работе Комитета на следующий год.

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

В июне 2016 года было принято решение о создании в рамках Комитета автопроизводителей АЕБ Рабочей группы по интеллектуальным технологиям (Intelligent mobility). Цель создания данной Рабочей группы – консолидировать усилия автопроизводителей для содействия развитию электрических, гибридных и альтернативных транспортных средств, а также других инновационных технологий на территории Российской Федерации. Рабочая группа занимается разработкой и внедрением комплексных мер (дорожных карт) для развития как электротранспорта, так и автономных технологий на территории Российской Федерации. Рабочая группа по интеллектуальным технологиям АЕБ вошла в состав Подгруппы по вопросам создания цифровой инфраструктуры для движения беспилотных и подключенных транспортных средств, Подгруппы «Интеллектуальная городская мобильность» в рамках «Автонет» НТИ, а также Рабочей группы по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях реализации Дорожной карты «Автонет» НТИ, для формирования и подготовки предложений. Рабочая группа активно участвует в мероприятиях и встречах, касающихся развития электромобилей, зарядной инфраструктуры и беспилотного транспорта в Российской Федерации.

1. Развитие рынка транспортных средств на электрической тяге. Благодаря активным действиям бизнес-сообщества, и, в частности, членов Рабочей группы, с 4 мая 2020 года по 31 декабря 2021 года обнулена пошлина на импорт транспортных

средств на электрической тяге на территорию государств-членов ЕАЭС.

Важными вопросами для Рабочей группы остаются дальнейшее продление нулевой таможенной пошлины на электромобили и разработка мер по стимулированию внедрения транспортных средств на электрической тяге в Российской Федерации (субсидии на покупку электротранспорта, выделенная полоса движения на дорогах общего пользования, освобождение от уплаты транспортного налога во всех регионах, создание зон бесплатной парковки и другие меры, способствующие развитию необходимой инфраструктуры).

2. Привлечение внимания регулятора к проблеме развития новейших технологий в транспорте и необходимость принятия радикальных мер поддержки являются одними из ключевых задач Рабочей группы.

3. Одним из важнейших направлений работы Рабочей группы в 2020-2021 годах является активное участие в создании национальной платформы «Автодата». В частности, совместно с НП «Глонасс» была создана совместная рабочая группа для подготовки правовой основы функционирования платформы, а также необходимого технического регулирования.

Членами данной Рабочей группы являются представители: АвтоВАЗ, BMW Russland Trading, Hyundai Motor Rus, Jaguar Land Rover, KIA Motor Rus, Suzuki Motor, Mercedes-Benz Rus, Nissan Manufacturing Rus, PSA Peugeot Citroën, Porsche Russland, Renault Russia, Toyota Motor, Volkswagen Group Rus, Volvo Cars.

ТЕХНИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА, СТАНДАРТИЗАЦИЯ (СЕРТИФИКАЦИЯ/ОМОЛОГАЦИЯ)

Рабочая группа сотрудничает с органами власти России и Евразийского экономического союза в области совершенствования системы оценки соответствия автотранспортных средств.

Евразийской экономической комиссией был подготовлен и размещен для публичного обсуждения расширенный проект Изменений № 3 в Технический регламент Таможенного союза 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», который предусматривает целый комплекс нововведений, касающихся внедрения новых требований к автомобильной технике, а также совершенствования процедур оценки соответствия.

В период карантинных мер, вызванных распространением коронавирусной инфекции, Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) инициировало переход на оформление одобрений типа транспортного средства в электронной форме.

Министерством промышленности и торговли Российской Федерации (Минпромторг) совместно с Министерством экономического развития (Минэкономразвития), Росстандартом и

Федеральной службой по аккредитации (Росаккредитация) подготовлены рекомендации, разъясняющие порядок проведения работ по обязательной сертификации заявителями и органами по сертификации в период сложившейся эпидемиологической ситуации. Данные рекомендации предусматривают возможность отбора проб и образцов в дистанционном формате, используя электронные средства связи, а также предложения по использованию результатов ранее проведенного анализа состояния производства для переоформления сертификатов соответствия.

Технический комитет 056 «Дорожный транспорт» продолжил работу по разработке новых стандартов в рамках реализации комплексной программы разработки стандартов на изделия автомобильной промышленности на перспективу до 2025 года. Представители Комитета автопроизводителей включены в рабочую группу по обсуждению проектов новых стандартов и принимают активное участие в данной работе.

Значительная часть новых стандартов в отношении автономных, подключенных автомобилей, автомобилей с электрическим приводом, обмена данными между автомобилями и инфраструктурой, разрабатывается в рамках плана мероприятий Национальной технологической инициативы «АВТОНЕТ» на площадке Технического комитета 056 «Дорожный транспорт».

ПРОБЛЕМЫ

В текущем году был обновлен методический порядок по оформлению экспертных заключений по результатам экспертизы технической документации и ранее проведенных испытаний для целей оценки соответствия транспортных средств. Но это не способствовало упрощению процедур и формированию единого подхода — несогласованность действий органов по сертификации и испытательных лабораторий по-прежнему не позволяет пока в полной мере использовать данный механизм, что, в свою очередь, создает у большинства автопроизводителей трудности при планировании сертификации текущих и новых моделей транспортных средств.

Переход на оформление одобрений типа в электронном виде, инициированный Росстандартом в срочном порядке в период введения карантинных мер, вызвал неоднозначную реакцию со стороны автопроизводителей и органов по сертификации. С одной стороны, оформление ОТТС в электронном виде позволило несколько сократить сроки оформления и подписания ОТТС административным органом. Однако, с другой стороны, вопросы легитимности ОТТС в электронном виде остаются открытыми. Некоторые компании столкнулись со сложностями, связанными с признанием и использованием подобных ОТТС в других странах-участницах ЕАЭС. Для разрешения данной ситуации необходимо внесение поправок в соответствующие нормативно-правовые акты Евразийской экономической комиссии.

Рабочая группа приняла активное участие в рассмотрении и выработке комментариев и предложений по опубликованному

проекту изменений № 3 в Технический регламент Таможенного союза 018/2011. К сожалению, процесс рассмотрения проектов изменений проходит очень медленно в различных административных инстанциях. Информация о ходе исполнения этапов разработки Изменений № 3 отражается несвоевременно, что, в свою очередь, приводит к неопределенности с датами вступления в силу данных изменений и, как следствие, затрудняет процессы бизнес-планирования и выпуска новых моделей на рынок ЕАЭС.

ПРОБЛЕМА

Требования по оснащению транспортных средств устройствами (системами) вызова экстренных оперативных служб вступили в силу с 01.01.2015 г. для новых типов ТС и с 01.01.2017 г. для всех ТС, выпускаемых в обращение. На данный момент инфраструктура, необходимая для полноценного функционирования УВЭОС (СВЭОС), создана только в Российской Федерации («ЭРА-ГЛОНАСС») и в Республике Казахстан (ЭВАК).

В Республике Беларусь, Республике Кыргызстан и в Армении подобной функционирующей инфраструктуры не существует, поэтому УВЭОС (СВЭОС) не могут полноценно функционировать на территории этих стран-участниц ЕАЭС и не могут выполнять свою первоочередную задачу — ускорять обеспечение помощи водителям и пассажирам ТС в случае серьезных ДТП.

Складывается парадоксальная ситуация: в соответствии с положениями ТР ТС 018/2011, автопроизводители и дистрибьюторы обязаны поставлять в Беларусь, Кыргызстан и Армению автомобили, полностью соответствующие по своим спецификациям типу, одобренному в Российской Федерации, т. е. с активным УВЭОС (СВЭОС), но в этих странах устройство/система полноценно работать не будут, и, чтобы защитить себя от возможных исков потребителей, автопроизводители вынуждены делать соответствующие оговорки в руководствах по эксплуатации.

ПРОБЛЕМА

Планируется введение в ТР ТС 018/2011 новых Правил ООН № 144 по автомобильным системам экстренного вызова (AECS).

При этом на данный момент совершенно нет четкого понимания, каким образом требования Правил ООН будут сосуществовать параллельно с требованиями ТР ТС 018/2011 и с требованиями стандартов, включенных в «Перечень стандартов № 1» и «Перечень стандартов № 2».

Необходимо учитывать, что некоторые требования Правил ООН № 144 значительно отличаются от действующих положений ТР ТС 018/2011 и ГОСТ, например, профиль ускорения/замедления при испытании устройства/системы на механическую прочность.

Кроме того, следует отметить, что Российская Федерация до сих пор не определила Административный орган и Техническую службу по Правилам ООН № 144.

РЕКОМЕНДАЦИИ

Рабочей группе необходимо активизировать усилия по взаимодействию с Департаментом технического регулирования Евразийской экономической комиссии, с Департаментом автомобильной промышленности и железнодорожного машиностроения Министерства промышленности и торговли Российской Федерации и Росстандартом для ускорения решения назревших проблем, повышения прозрачности ТР ТС 018/2011, исключения возможности различного трактования положений технического регламента различными организациями и органами.

Рабочая группа продолжает работу по прояснению порядка оформления экспертных заключений, а также возможности проведения некоторых испытаний в удаленном режиме с использованием электронных средств аудио/видео связи в условиях сохраняющихся ограничений, вызванных распространением коронавирусной инфекции.

Рабочая группа продолжает работу по прояснению сложившейся ситуации, связанной с признанием и использованием ОТТС, оформленных в электронной форме.

Комитет обращается в Министерство промышленности и торговли Российской Федерации с просьбой об участии представителей комитета в рабочей группе по обсуждению проектов изменений в Технический регламент Таможенного союза 018/2011, в том числе на более ранних стадиях их разработки.

СТАТИСТИКА/РЫНОК АВТОМОБИЛЕЙ/ПРОДАЖИ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

За период с января по август 2020 года российский рынок новых легковых автомобилей и малотоннажных коммерческих автомобилей сократился на 16,9 % по сравнению с аналогичным

периодом 2019 года. Суммарные продажи за 8 месяцев текущего года составили 880 тыс. автомобилей.

В результате мирового экономического кризиса, который был вызван пандемией и падением цен на нефть, более 45 млрд рублей из федерального бюджета выделено в 2020 году на поддержку российского автопрома. На программы льготного автокредитования выделено из общего объема 17 млрд рублей, льготного автолизинга – 8 млрд рублей, на новую программу Минпромторга «Доступная аренда» – 2,5 млрд рублей.

В десятке лидеров по моделям среди легковых автомобильных марок в 2020 году — все десять местного производства (отечественные производители и иностранные бренды, имеющие локальное производство в России).

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В СФЕРЕ ЗАЩИТЫ ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ

Группа лоббирует необходимость изменения законодательства в сфере защиты прав потребителей применительно главным образом к автомобильной отрасли, но также и к другим отраслям.

Рабочая группа при активном участии экспертов из других Комитетов АЕБ подготовила пакет поправок в названный Закон, который включает в себя следующие направления: понятие существенного недостатка, ответственность за действия третьих лиц и несоразмерность ответственности. Предложения Рабочей группы были направлены в соответствующие ведомства; также проведен ряд встреч по детальному обсуждению предложенных поправок.

При этом члены Рабочей группы продолжают обсуждение необходимости актуализации Закона о защите прав потребителей уже в рамках соответствующей Рабочей группы «регуляторной гильотины».

ЧЛЕНЫ КОМИТЕТА

Avtovaz • BMW Russland Trading • Chery Automobile Rus • FCA Russia • GAZ Group • General Motors CIS • Harley-Davidson Russia and CIS • Honda Motor RUS • Hyundai Motor CIS • Jaguar Land Rover • Kia Motors Rus • Mazda Motor Rus • Mercedes-Benz Rus • Mercedes-Benz Manufacturing Rus • Mercury Auto/Ferrari Maserati • MMC Rus • Mitsubishi Motor Rus • Nissan Manufacturing Rus • PSA Groupe (Peugeot Citroën Rus) • Porsche Russland • Renault Russia • Subaru Motor • Suzuki Motor Rus • Toyota Motor • Volkswagen Group Rus (Audi/Bentley/Ducati/Lamborghini/Škoda/Volkswagen/Volkswagen NFZ) • Volvo Cars • Yamaha Motor Rus.

AUTOMOBILE MANUFACTURERS COMMITTEE



Chairman:
Thomas Staertzel, Porsche Russland

Deputy Chairman:
Alexey Kalitsev, Hyundai Motor CIS

Committee Coordinator:
Olga Zueva (olga.zueva@aebrus.ru)

The Automobile Manufacturers Committee (AMC) was formed in 1998 to unite and represent the common interests of its member companies – major international car makers acting as official importers to Russia and as national sales companies (NSCs).

The aim is to create and observe fair business rules for all companies officially operating on the Russian market and to leverage inter-company cooperation. Currently, the Committee unites 26 members representing 46 brands (automobile and motorcycle importers and producers) that carry out business activities in the Russian Federation. The AMC concentrates on the most important and urgent issues faced by automotive and motorcycle businesses and affecting its members by developing appropriate responses, lobbying Committee interests, and interacting with Russian government authorities, public institutions, local and international automotive associations, as well as the mass media.

To increase the efficiency of Committee activities, it was decided to focus on areas addressing acute automotive issues, in particular, where members who are specialists in these fields combine their efforts to find solutions. The AMC contains 6 working groups (WG, the number of which is not fixed) that integrate up to 400 company representatives and a motorcycle manufacturers subcommittee. Each WG deals with a specific automotive issue that has been set as a priority by the Committee:

- aftersales;
- exhibitions/marketing and PR;
- government relations;
- homologation/certification;
- intelligent mobility (IMobility);
- used cars.

The Committee operates under the AEB Committee Rules and Automobile Manufacturers Committee Charter.

For a number of years, the AMC has been cooperating with the Association of Russian Automakers (OAR), the official representative of Russia in the International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA). Years ago, a Memorandum of Understanding was concluded between AMC and OAR to intensify joint efforts, exchange information and strengthen lobbying activities in the automotive sector. Cooperation with international automotive associations is developing as well. The AMC is in contact with the German Automotive Industry Association (VDA), the European Automotive Manufacturers Association (ACEA), the Japanese Manufacturers Association (JAMA Europe),

the French Confederation of Automobile Manufacturers (CCFA) and the OICA.

GOVERNMENT RELATIONS (GR)

The group coordinates relations with governmental bodies and advocates for the interests of the Committee members. Initiatives on improving the legislation is a focus of the GR WG too. When necessary, the group organizes consultations and discussions of different levels with representatives of the state authorities. As an example, meetings with the Deputy Minister of Industry and Trade, Deputy Head of Rosstandart and other stakeholders were arranged to discuss state support measures during the pandemic.

The group is also responsible for working out a common position on ELV issues and monitors creation of the complex system for recycling end-of-life vehicles in Russia as well as issues regarding the implementation and change in rates of the disposal fee.

MOTORCYCLE MANUFACTURERS SUBCOMMITTEE

The subcommittee was established in December 2019 in order to represent the interests of motorcycle manufacturers in Russia and to develop the industry.

The aims of the subcommittee are:

- to engage in dialogue with Russian institutions and other key stakeholders in order to advance the understanding of industry positions on relevant policy issues;
- to provide clear and factual information concerning the Russian motorcycle sector and to foster an understanding of the sector's contribution to society;
- to advocate on behalf of its members for policies that improve the competitiveness of manufacturers;
- to monitor regulatory activities that affect the motorcycle industry and are unique to it.

The subcommittee intends to establish contacts with international motorcycle associations such as ACEM to use industry best practices that are already developed.

The members of the subcommittee are BMW (BMW Russland Trading), Ducati (VW Group), Harley-Davidson Russia and CIS, Honda Motor Rus, Suzuki Motor Rus, and Yamaha Motor CIS.

AFTERSALES

The Committee conducts targeted work to change the OSAGO law in close cooperation with ROAD (Russian Association of Auto Dealerships) and the insurance community represented by individual companies and RAMI (Russian Association of Motor Insurers), as well as with the Central Bank – the legal regulator on issues concerning the legislation of compulsory motor vehicle liability insurance. In 2016, this work resulted in acceptance of amendments to the Federal Law 'On OSAGO' (third-party liability insurance), which established the priority of non-monetary compensation (repair) over direct monetary payment. Unfortunately, the stance of certain market players resulted in acceptance of the amendments in a form which inhibited establishment of a healthy repair market under the OSAGO programme. The Committee continues its vigorous efforts in this area directed at the market players and public institutions responsible for its regulation. Our objective is to create a balance of interests of all market participants with unconditional priority for the interests of consumers.

Achieving this target will put a stop to the ongoing reduction in spare parts and body repair sales.

ISSUE

One of the essential regulatory problems in the field of restoring repair under OSAGO is concerned with spare parts pricing. Calculation of the amount of compensation for spare parts used during repairs is based on the Provision of the Central Bank 'Concerning the universal method to determine the cost of repair of damaged motor vehicles'. The prices currently quoted therein are significantly below market levels. Since 2016 the Automobile Manufacturers Committee has been discussing this problem and potential solutions with the insurance community and in 2018 meetings took place with the Central Bank, including related Russian ministries.

RECOMMENDATIONS

The Automobile Manufacturers Committee deems it necessary to continuously work with the Central Bank and the Russian Association of Motor Insurers (RAMI) to develop the right database for the compensation of spare parts prices to the body shops of Official Dealers.

The AMC Aftersales Working Group performs targeted work to change the law related to Recall and Service campaigns in Russia as well as the methods for vehicle owner notification and motivation to visit official dealers to carry out the required check/repair. Members hold working meetings with the Federal Agency for Technical Regulation and Metrology (Rosstandart), State Research Center of the Russian Federation 'NAMI', Association "Russian Automobile Dealers" (ROAD), and the insurance community, represented by both individual companies, the Russian Association of Motor Insurers (RAMI), and the Central Bank of the Russian Federation acting as a regulator in the field of insurance.

In 2020 based on Rosstandart's order, NAMI developed the first edition of the GOST related to motor vehicle recall. The main items, which are under discussion, can be summarized as follows: basic defi-

nitions, risk estimation, and campaign classification criteria, as well as a lack of description related to communication from governmental structures to vehicle owners, aiming at 100% information penetration in the market and motivation by the affected vehicle owners to visit official dealerships to carry out the required service. With great regret, it is necessary to admit as highly probable the fact that at the very initial stage the technical order of the GOST was prepared in a way to avoid a direct description of the communication methods between governmental structures and vehicle owners.

Our objective is to create an efficient auto/motor vehicle recall system that includes the stages of action preparation, announcement (publication), owner notification, check/repair, as well as supervision and reporting. Hitting this target will significantly reduce risks to the life and health of all traffic participants as well as increase both vehicle and overall traffic safety.

ISSUE

The most significant drawbacks of the current GOST can be noted as follows: fuzzy classification criteria for risks and campaigns as well as placing direct responsibility on manufacturers to prepare and carry out recalls without any support from the governmental structures in terms of owner notification and recommending a dealer visit.

RECOMMENDATIONS

The Automobile Manufacturers Committee deems it necessary to work continuously with Rosstandart and NAMI to adjust the content of the GOST to the level of leading world standards, especially in the areas of risk estimation, campaign classification, owner notification and motivation, and campaign process supervision by auto manufacturers and state bodies.

In addition, starting in 2018, the AMC AS Working Group communicates with the insurance community regarding owner notification about outstanding recalls, and since 2019 it holds meetings with the Central Bank. As a result of the meetings, AMC members and the Central Bank's management came to a mutual understanding about the importance of notifying vehicle owners. Currently, the Central Bank Insurance Market Department analyses market regulatory documentation to generate proposals for possible cooperation/coordination of further actions.

Another very important issue on the Committee's agenda is labelling of goods, tires and spare parts/components in particular.

ISSUE

In the context of the Eurasian Economic Union, it is not economically justified to label only goods already delivered to the Russian Federation and intended only for sale in Russia.

RECOMMENDATIONS

- Unification of requirements for control and identification marks in the Eurasian Economic Union.

- Establishment of a system where control and identification marks will be applied within the Eurasian Economic Union country at whose border the goods received their initial customs clearance.

ISSUE

Labelling of the part itself can significantly impair its consumer qualities (glass, mirrors, interior parts) or have a material impact on the cost of production, as in most cases the application of protective packaging is a continuous automated process where the introduction of an additional intermediate operation during serial production is rather costly.

RECOMMENDATIONS

To establish a universally accepted list of goods subject to control and labelling with an identification mark and/or to determine the procedure for inclusion of a new list of goods/product group that provides for the participation of representatives of the relevant industry in assessing the need to supplement the list of goods with such a commodity group. In addition, according to the Association, the decision to enter a specific commodity group into such a list should be established by a regulatory act no lower than the level of federal law. To provide for the possibility of applying a POC on the packaging and/or the goods in a location that the manufacturer/importer will determine. To allow the possibility of applying control and identification marks on packaging and/or goods in an area to be determined by the producer/importer.

ISSUE

In certain cases, the cost of labelling can significantly exceed the cost of the part itself.

RECOMMENDATION

To determine the lower limit of the cost for a unit of merchandise at which the first sale in the territory of the EAEU by a producer/importer takes place and to determine the cost of a merchandise unit that is subject to control and identification marking. Goods with a cost lower than the established limit shall not be marked.

MARKETING/EXHIBITIONS/PUBLIC RELATIONS

The Marketing/Exhibitions/Public Relations Working Group consists of experts in marketing and communications from all auto companies that are members of the Committee. The group's goals are:

- to coordinate various events with the brands;
- to help the Committee improve and strengthen communication with the press;
- to define a common communications policy that is in the interest of all companies represented on the Committee;
- to support the Russian press in representing the automotive sector by coordinating events for the press;
- to monitor publications in the mass media;
- to share information about changes taking place on the Russian mass media market; and

- to discuss and elaborate unified ethical standards for the interaction of the marketing and PR departments of auto companies that are Committee members with other market participants (journalists, advertising and event agencies, agencies arranging automotive awards and events, etc.).

Organizing Russian and international automotive events is one of the agenda items of the Marketing and Public Relations Working Group. All events should be arranged on terms which are clear and common to all participants (auto companies), providing transparent and precise processes. The Committee conducts intensive negotiations and provides the lobbying necessary for the events mentioned above to be organized in line with international standards.

The Working Group also participates in the organization of the Committee's annual press conference, announcing sales results for all auto companies which are Committee members. This press conference summarizes the annual results of the auto industry in Russia, discusses the main trends in the industry and explains the Committee's priorities for the upcoming year.

INTELLIGENT MOBILITY

In June 2016, the decision to establish an Intelligent Mobility Working Group within the framework of the AEB Automobile Manufacturers Committee was made. The aim of the Working Group is to consolidate the efforts of automobile manufacturers in facilitating the development of electric, hybrid and alternative mobility systems, as well as other innovative technologies within Russia.

The Intelligent Mobility Working Group is engaged in the preparation and implementation of Road Maps to develop electric transport and autonomous driving technologies in Russia.

As part of proposal preparation activities, the Intelligent Mobility Working Group of the AMC has joined the subgroup on the creation of digital infrastructure for remotely piloted and connected vehicles, the Intellectual Urban Mobility subgroup in the framework of NTI Autonet, and the Working Group on improving legislation and removing administrative barriers in order to implement the Road Map of NTI Autonet.

The IMobility Working Group actively participates in events and meetings related to the development of electric vehicles, charging infrastructure and remotely piloted vehicles in the Russian Federation.

ISSUES

1. *Development of the electric vehicles market.* Thanks to the actions of the business community and, in particular, the members of the Working Group, from 4 May 2020 to 31 December 2021, the import duty on electric vehicles into the EAEU member states was zeroed.

Important issues for the IMobility Working Group remain the further extension of the zero customs duty on electric vehicles and the development of measures stimulating the introduction of electric vehicles to the Russian Federation (grants for the purchase of electric vehicles, priority on public transport lanes, exemption from

transport tax in all regions, the creation of free parking zones and other measures that contribute to the development of the necessary infrastructure).

2. One of the key objectives of the IMobility Working Group is to attract the *attention of the regulatory authority to the problem of the development of new transport technologies* and the need for significant support measures.
3. The most important area of the Working Group's work in 2020-2021 is to actively take part in developing the *Avtodata national platform*. In particular, together with NP Glonass a joint working group was formed to work out the legal basis for the operation of the platform, as well as the necessary technical regulation.

Members of the Working Group are representatives of AutoVAZ, BMW Russland Trading, Hyundai Motor Rus, Jaguar Land Rover, Kia Motors Russia, Toyota Motor, Mercedes-Benz Rus, Nissan Manufacturing Rus, Peugeot Citroën Rus (Groupe PSA), Porsche Russland, Renault Russia, Suzuki Motor, Volkswagen Group Rus and Volvo Cars.

AUTOMOTIVE REGULATION/CERTIFICATION (HOMOLOGATION)

The working group collaborates with the authorities of Russia and the Eurasian Economic Union to improve the vehicle conformity assessment system.

The Eurasian Economic Commission prepared and posted for public discussion an expanded draft of Amendment No. 3 to the Technical Regulation of the Customs Union 018/2011 'On the safety of wheeled vehicles', which provides for a whole range of innovations related to the introduction of new requirements for automotive technology, as well as the improvement of conformity assessment procedures.

During the quarantine period caused by the spread of the coronavirus, the Federal Agency on Technical Regulation and Metrology (Rosstandart) began transition to the registration of vehicle type approvals in electronic form.

The Ministry of Industry and Trade of the Russian Federation (Minpromtorg) together with the Ministry of Economic Development (Mineconomrazvitiya), Rosstandart and the Federal Accreditation Service (RusAccreditation) have prepared recommendations explaining the procedure for carrying out mandatory certification by applicants and certification bodies during the current epidemiological situation. These recommendations provide for the possibility of taking specimen and samples in a remote format using electronic means of communication, as well as proposals for using the results of previously conducted analysis of the state of production for the renewal of certificates of conformity.

Technical Committee 056 'Road Transport' continued work on the development of new standards as part of the implementation of a comprehensive programme for the development of standards for automotive products until 2025. Representatives of the Automobile

Manufacturers Committee are included in the working group to discuss a draft of new standards and are actively involved in this work.

A significant part of the new standards for autonomous, connected cars, electric vehicles, and data exchange between cars and infrastructure are being developed as part of the action plan of the National Technology Initiative AUTONET at the site of the Technical Committee 056 'Road Transport'.

ISSUES

The methodological procedure for drawing up expert opinions based on the results of the examination of technical documentation and previously conducted tests for the purpose of assessing the conformity of vehicles was updated. However, this update did not contribute to the simplification of procedures and the formation of a unified approach. The inconsistency between the actions of certification bodies and testing laboratories still does not allow for the full use of this mechanism, which, in turn, creates difficulties for most car manufacturers when planning certification of current and new vehicle models.

The transition to issuing vehicle type approvals in electronic form, quickly initiated by Rosstandart during the introduction of quarantine measures, caused an ambiguous reaction from automakers and certification bodies. On the one hand, issuing the VTA in electronic form made it possible to somewhat reduce the time for issuing and signing the VTA by the administrative body. On the other hand, however, questions of the legitimacy of the VTA in electronic form remain open. Some companies have faced difficulties associated with the recognition and use of such VTA in other EAEU member countries. To resolve this situation, it is necessary to amend the relevant regulatory acts of the Eurasian Economic Commission.

The working group took an active part in the consideration and development of comments and proposals on the published draft Amendment No. 3 to the Technical Regulation of the Customs Union 018/2011. Unfortunately, the process of reviewing draft amendments is very slow in various administrative bodies. Information on the progress of implementation of the stages of development of Amendment No. 3 is reflected out of time, which in turn leads to uncertainty with the dates of entry into force of these changes and, as a result, complicates the processes of business planning and the release of new models onto the EAEU market.

ISSUE

The requirements for equipping vehicles with emergency call devices (systems) came into force on 01.01.2015 for new types of vehicles and 01.01.2017 for all vehicles released into circulation. At the moment, the infrastructure necessary for the full functioning of the emergency call device (system) has been created only in the Russian Federation (ERA-GLONASS) and in the Republic of Kazakhstan (EVAK).

In the Republic of Belarus, the Republic of Kyrgyzstan, and Armenia, such a functioning infrastructure does not exist, so the emergency call device (system) cannot fully function in these EAEU member countries and cannot fulfil its primary task – to accelerate the provision of

assistance to drivers and passengers of the vehicle in the event of a serious accident.

A paradoxical situation arises. In accordance with the provisions of TR CU 018/2011, vehicle manufacturers and distributors must supply automobiles to Belarus, Kyrgyzstan, and Armenia that are fully compliant in their specifications with the type approved in the Russian Federation, i.e. with an active emergency call device (system), but in these countries the device/system will not work well. In order to protect themselves from possible consumer claims, automakers are forced to make reservations in the operating manuals.

ISSUE

There are plans to introduce new UN Rules No. 144 on Accident Emergency Call Systems (AECS) into TR CU 018/2011.

However, at the moment there is absolutely no clear understanding of how the requirements of the UN Rules will coexist in parallel with the requirements of TR CU 018/2011 and with the requirements of the standards included in the List of Standards No. 1 and the List of Standards No. 2.

Please note that some of the requirements of UN Rules No. 144 differ significantly from the current provisions of TR CU 018/2011 and GOST. For example, the acceleration/deceleration profile when testing a device/system for mechanical strength.

In addition, it should be noted that the Russian Federation has not yet determined the Administrative Authority and Technical Service under UN Rules No. 144.

RECOMMENDATIONS

The working group needs to intensify its efforts to interact with the Department of Technical Regulation of the Eurasian Economic Commission, the Department of Automotive Industry and Railway Engineering of the Ministry of Industry and Trade of the Russian Federation and Rosstandart to accelerate the resolution of urgent problems, increase the transparency of TR CU 018/2011, and eliminate the possibility of different interpretations of the provisions of the technical regulation by various organizations and bodies.

The working group continues to work to clarify the procedure for issuing expert opinions, as well as the possibility of conducting some tests remotely using electronic audio/video communications amid continuing restrictions caused by the spread of the coronavirus.

The working group continues to work on clarifying the current situation related to the recognition and use of the VTA issued in electronic form.

The Committee appeals to the Ministry of Industry and Trade of the Russian Federation with a request for the participation of representatives of the Committee in the working group to discuss draft amendments to the Technical Regulation of the Customs Union 018/2011, including at the earlier stages of their development.

STATISTICS/AUTOMOTIVE MARKET/CAR SALES

From January to August 2020, new car and light commercial vehicle sales in Russia decreased by 16.9% in comparison with the same period in 2019. Total sales for 8 months of the current year amount to 880,000 cars.

As a result of the global economic crisis caused by the pandemic and falling oil prices, more than 45 billion roubles were allocated from the federal budget in 2020 to support the Russian automotive industry. A total of 17 billion roubles were allocated for the programme for subsidizing interest rates on loans, 8 billion roubles for the programme for preferential car leasing and 2.5 billion roubles for a new programme of the Ministry of Industry and Trade ('Affordable rent') from the total scope.

The top ten selling passenger car models in 2020 were produced in Russia (traditional Russian brands and foreign models assembled locally).

CONSUMER LEGISLATION

The Consumer Legislation Working Group lobbies for the amendment of consumer rights protection legislation as applied not only to the automotive industry, but other industries as well.

The Working Group, with the active participation of experts from different AEB Committees, has prepared draft amendments to the abovementioned legislation, which includes a definition of 'essential drawback', liability for actions committed by third parties and the disproportionality of liability. The proposals of the Working Group were sent to the responsible agencies with follow-up meetings in order to discuss in detail the proposed amendments.

Currently, members of the Working Group continue to discuss updating the law 'On the Protection of Consumer Rights' within the regulatory guillotine mechanism in the dedicated working group.

COMMITTEE MEMBERS

Avtovaz • BMW Russland Trading • Chery Automobile Rus • FCA Russia • GAZ Group • General Motors CIS • Harley-Davidson Russia and CIS • Honda Motor RUS • Hyundai Motor CIS • Jaguar Land Rover • Kia Motors Rus • Mazda Motor Rus • Mercedes-Benz Rus • Mercedes-Benz Manufacturing Rus • Mercury Auto/Ferrari Maserati • MMC Rus • Mitsubishi Motor Rus • Nissan Manufacturing Rus • PSA Groupe (Peugeot Citroën Rus) • Porsche Russland • Renault Russia • Subaru Motor • Suzuki Motor Rus • Toyota Motor • Volkswagen Group Rus (Audi/Bentley/Ducati/Lamborghini/Škoda/Volkswagen/Volkswagen NFZ) • Volvo Cars • Yamaha Motor Rus.