

ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ СОБРАНИЕ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 23 апреля 2025 года № 220

Об обращении Законодательного собрания Ленинградской области к Председателю Правительства Российской Федерации М.В. Мишустину по вопросу снижения платежей за автомобили, ввозимые в Россию из стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС), и развития отечественного автопрома

Законодательное собрание Ленинградской области п о с т а н о в л я е т:

1. Утвердить прилагаемое обращение Законодательного собрания Ленинградской области к Председателю Правительства Российской Федерации М.В. Мишустину по вопросу снижения платежей за автомобили, ввозимые в Россию из стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС), и развития отечественного автопрома.
2. Направить настоящее постановление и указанное обращение Председателю Правительства Российской Федерации М.В. Мишустину.
3. Обратиться к законодательным органам субъектов Российской Федерации с просьбой поддержать указанное обращение.
4. Постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель
Законодательного собрания
Ленинградской области

С.Бибенин

УТВЕРЖДЕНО
постановлением Законодательного
собрания Ленинградской области
от 23 апреля 2025 года № 220_
(приложение)

ОБРАЩЕНИЕ

**Законодательного собрания Ленинградской области к Председателю
Правительства Российской Федерации М.В. Мишустину по вопросу
снижения платежей за автомобили, ввозимые в Россию из стран
Евразийского экономического союза (ЕАЭС), и развития отечественного
автопрома**

Уважаемый Михаил Владимирович!

В целях защиты национальных интересов Российской Федерации в связи с недружественными действиями иностранных государств и международных организаций, а также необходимостью реализации комплекса мер социально-экономического характера в отношении граждан Российской Федерации и российских юридических лиц 08 марта 2022 года глава государства подписал Федеральный закон № 46-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в результате принятия которого Правительство Российской Федерации получило право ограничивать действие положений Гражданского кодекса Российской Федерации о защите исключительных прав на результаты интеллектуальной деятельности, выраженные в определенных товарах (группах товаров), и средства индивидуализации, которыми такие товары маркированы по перечню товаров, утверждаемому Правительством Российской Федерации.

В развитие указанного Федерального закона 29 марта 2022 года Правительством Российской Федерации принято постановление № 506 «О товарах (группах товаров), в отношении которых не могут применяться отдельные положения Гражданского кодекса Российской Федерации о защите исключительных прав на результаты интеллектуальной деятельности, выраженные в таких товарах, и средства индивидуализации, которыми такие товары маркированы», фактически легализовавшее параллельный импорт без согласия правообладателей востребованных оригинальных товаров иностранного производства, закрепленных Минпромторгом России в соответствующем перечне.

В указанном перечне оказалось большинство брендов, которые покинули страну после начала специальной военной операции и введения западных санкций, включая бренды средств наземного транспорта, кроме

железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности.

Параллельный импорт позволял ввозить продукцию закрепленных в документах Минпромторга России брендов не только без разрешения правообладателей, но и в обход официальных каналов дистрибуции, где ввоз на территорию Российской Федерации какого-либо контрафакта исключался, поскольку речь шла исключительно о продукции, легально введенной в оборот в той стране, откуда осуществляется импорт в Россию.

Механизм обеспечения внутреннего рынка востребованными товарами посредством параллельного импорта автомобилей распространен и сегодня, однако столкнулся с объективными сложностями.

Так, с апреля 2024 года в целях создания равных условий для граждан и юридических лиц, ввозящих в Россию транспортные средства, растаможенные в странах Евразийского экономического союза (ЕАЭС), и тех, кто проходит подобную процедуру в России с уплатой всех необходимых налогов и сборов, а также нивелирования схемы «серого» импорта и снижения конкуренции для автомобилей российской сборки Правительством Российской Федерации уточнен порядок расчета платежа за ввоз в Россию автомобилей из стран ЕАЭС, при котором недоплаченные налоги и сборы (таможенная пошлина, налог на добавленную стоимость (НДС) и акциз), вследствие занижения таможенной стоимости ввозимых в Россию автомобилей из стран ЕАЭС, учитываются в составе утилизационного сбора, обязательного к уплате как физическими, так и юридическими лицами (импортерами автомобилей в Российской Федерации, российскими автопроизводителями, собственниками транспортных средств при приобретении их за границей и ввозе на территорию Российской Федерации т.д.).

С июля 2024 года иностранные организации из ЕАЭС (а с января 2025 года и иностранные индивидуальные предприниматели из ЕАЭС), реализующие товары через свою электронную торговую площадку (иностранцы продавцы) и российские и иностранные посредники (т.е. российские и иностранные электронные торговые площадки), реализующие товары комитентов из ЕАЭС на таких площадках, в силу статьи 174.3 Налогового кодекса Российской Федерации уплачивают НДС в Российской Федерации, если в момент получения товара физическим лицом он находился на территории Российской Федерации. Таким образом, если договор на реализацию товаров в Российской Федерации заключается между продавцом из страны ЕАЭС и посредником, действующим в интересах данного продавца, то обязанность по уплате НДС переходит к посреднику.

С января 2025 года вступило в силу постановление Правительства Российской Федерации от 28 ноября 2024 года № 1637 «О ставках и базе для исчисления таможенных сборов за совершение таможенных операций, связанных с выпуском товаров», предусматривающее индексацию в сторону увеличения ставок таможенных сборов за совершение таможенных операций, связанных с выпуском товаров.

В свою очередь, рост ключевой ставки, которая за 2024 год выросла с 16 процентов до 21 процента, привел к формированию ситуации так называемых «ножниц», когда в относительном выражении доходы от продаж у дилеров снижаются, а расходы растут, все это сокращает прибыль и для многих делает бизнес убыточным.

Ужесточение условий для параллельного импорта, кредитные ставки, находящиеся практически на заградительных уровнях, повышение требований к заемщикам, влияющее на одобряемость кредитов, заметно остужают как спрос на автомобили в целом, так и кредитные продажи, а результат реализуемого в совокупности комплекса ограничительных мер уже достаточно критичен не только для населения и дилеров, но и для банков, инфраструктура которых рассчитана на определенный объем бизнеса, и его резкое сокращение заставит многих пересмотреть свои планы.

При таких обстоятельствах, с учетом высокой общей закредитованности дилерских сетей, объективно необходимых с точки зрения дилерских процессов затрат на персонал и маркетинг, а также высоких пошлин на импортные авто, которые приводят к значительному удорожанию стоимости транспортных средств, вследствие чего становятся недоступными для многих граждан нашей страны, можно с уверенностью предположить, что доходность автодилеров в ближайшие несколько месяцев будет находиться на максимально низком уровне и повлечет за собой изменение ландшафта дилерского сообщества, в то время как ограничение (с учетом стоимости и условий кредитования) доступа граждан к качественным и современным продуктам автомобильной отрасли негативно скажется на уровне жизни населения.

Таким образом, современная ситуация не только не способствует развитию российской автомобильной отрасли, но и заставляет ее непреклонно «падать» под грузом накопившихся проблем.

Стоит отметить, что наряду с текущей нестабильностью финансовой среды развитие автомобильной отрасли и ранее осложнялась рядом экономических, технологических и административных факторов. Так, значительному отставанию России от передовых стран способствует отсутствие достаточной технологической базы и отставание в разработке инновационных решений, необходимых для создания конкурентоспособных автомобилей, отсутствие щадящей системы налогообложения для бизнеса, высокая стоимость финансовых ресурсов, отток квалифицированных кадров, привлечение более дорогой рабочей силы на фоне более высоких требований трудового законодательства.

В этой связи, разрешение ситуации, сложившейся в автомобильной отрасли, требует осуществления федеральным правительством шагов, направленных на развитие автомобильной отрасли не только внутри страны, но и за ее пределами. Обеспечивать рост производства продукции автопрома, ориентируясь только на внутренний рынок, невозможно. Для успешного развития индустрии автомобильная отрасль должна сосредоточиться не только на удовлетворении внутреннего спроса, но главным образом на создании новых конкурентоспособных на мировом рынке продуктов, соответствующих

современным глобальным технологическим трендам. Для этого в стране должно быть обеспечено наличие трех-четырех крупных производств, которые могли бы успешно конкурировать на глобальном рынке, производя около 1 миллиона автомобилей в год каждое.

Для достижения такого результата российской автомобильной промышленности потребуются значительные вложения инвестиций в проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ, развитие инжиниринговых компетенций, привлечение квалифицированных научных, инженерных и рабочих кадров, что невозможно без государственной поддержки за счёт различных финансовых и регуляторных мер.

Следует отметить, что в настоящее время Правительством РФ оказываются разнообразные меры поддержки автомобильной отрасли. Вместе с тем правительственная поддержка в том виде, в котором она существует, основана на политике активного протекционизма и дотирования лидеров отечественного автопрома, что не создает условия для развития отрасли, а напротив, порождает условия для существования неконкурентоспособных предприятий, не желающих приспособливаться к динамично меняющимся условиям рынка. Таким образом, необходимо не просто выделять бюджетные средства, а обеспечивать повышение эффективности предприятий, а следовательно, и фактора роста их конкурентоспособности. Переориентация бюджетных ассигнований с дотирования неконкурентоспособных предприятий на развитие новых производств позволит высвободить недостаточно эффективно используемые ресурсы и без дополнительных затрат для бюджета перейти к другим более эффективным видам бюджетных расходов, направленных на развитие автопрома и формирование его технологического суверенитета.

С учетом изложенного в целях совершенствования мер поддержки автомобильной отрасли, а также в целях создания и производства высоко локализованной конкурентоспособной продукции как на внутреннем, так и на глобальном рынках, развития инновационных технологий и научно-технологического потенциала автопроизводителей и производителей компонентов полагаем целесообразным введение следующих мер поддержки автомобильной отрасли:

- снижение налоговой нагрузки на автомобильную отрасль, а именно освобождение производителей автотранспортных средств от уплаты налога на имущество организаций и налога на прибыль, а также установление для автопроизводителей ставки налога на добавленную стоимость в размере 0 процентов;
- снижение ставки страховых взносов до 7,6 процента (по аналогии с ИТ-сферой) на всю сумму заработной платы для любых штатных единиц;
- отмена утилизационного сбора за ввозимые в Россию автомобили;
- предоставление автопроизводителям за счет средств Фонда национального благосостояния льготных займов на развитие автомобильной промышленности;
- предоставление автопроизводителям субсидий на компенсацию части затрат на использование энергоресурсов.

При этом в целях обеспечения эффективности предоставления данных мер государственной поддержки предлагается ограничить круг их получателей, предусмотрев, что претендовать на вышеуказанные льготы смогут только автопроизводители с минимально определенным уровнем локализации и у которых доля доходов от производства составляет не менее 80 процентов от общей выручки.

Предполагается, что введение на длительный период предлагаемых мер поддержки послужило бы стимулом к развитию новых производств, в том числе способных конкурировать на международном рынке с зарубежными аналогами. Только при наличии точек роста в виде вышеуказанных мер государственной поддержки появится возможность развития научно-технологической, инженерной и дизайнерской базы, вследствие чего у страны появится шанс выйти на новый уровень и стать конкурентоспособной на мировом рынке автомобилей.