

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
**КОМИТЕТ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ**  
**ПО ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ**

ул. Б.Дмитровка, д. 26, Москва, 103426

---

2 июля 2024 г. № 3.6-09/2356@

УТВЕРЖДЕНЫ  
на заседании Комитета  
Совета Федерации по  
экономической политике  
18 июня 2024 года

**РЕКОМЕНДАЦИИ**  
**«круглого стола» на тему «О мерах по развитию использования**  
**электротранспортных средств и созданию необходимой инфраструктуры»**

Москва, Совет Федерации

Комитет Совета Федерации по экономической политике провел 21 мая 2024 года «круглый стол» на тему «О мерах по развитию использования электротранспортных средств и созданию необходимой инфраструктуры».

Развитие производства электромобилей в Российской Федерации осуществляется в рамках утвержденной Концепции по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года, а также в рамках федерального проекта «Электромобиль и водородный автомобиль», который синхронизирован с положениями Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года.

За минувшие годы динамика развития рынка электротранспорта в России носила позитивный характер. Так, за первые четыре месяца 2024 года в стране было продано 8,7 тысячи электромобилей, что в 3,3 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года. Доля электромобилей, собранных в Российской Федерации, составила в общем объеме 17%. По оценкам, к концу 2024 года ожидается реализация порядка 32 тысяч единиц техники.

Таким образом, можно констатировать, что начальный этап – привыкание потребителя и формирование устойчивого спроса на такой транспорт – пройден. Сегодня задача - реализация следующих этапов: локализация производства электромобилей, выстраивание цепочки производства, проектирования и создания собственных транспортных средств. Здесь важны все аспекты внедрения и эксплуатации электромобилей как для частного использования, так для нужд городского транспорта и хозяйства, бизнеса и органов власти, а также построения доступной и комфортной для потребителей зарядной инфраструктуры, развития

сетевых мощностей для технологического присоединения зарядных станций, добычи лития и создания собственных аккумуляторов по полному циклу.

В 2022 году стартовало несколько ключевых российских проектов по производству электромобилей. Состоялся запуск производства автомобилей в Липецке на площадке ООО «Моторинвест», запущен завод в Москве по производству электромобилей «Москвич». В апреле 2023 года компания «Электромобили Мануфэкчуринг Рус» запустила производство легких коммерческих автомобилей EVM PRO. Кроме того, в Калининграде запущено производство электромобилей на площадке АВТОТОР, где производятся не только легковые электромобили, но и среднетоннажные шасси, которые могут быть использованы для производства грузовых автомобилей различного назначения.

Для дальнейшего развития производства отечественных электромобилей Минпромторг России продолжает реализацию программ стимулирования спроса. Так, в настоящее время покупателям российских электромобилей предоставляется скидка до 925 тыс. рублей по программам льготного автокредитования и льготного лизинга.

Также продолжается поддержка по линии субсидирования НИОКР и затрат на реинжиниринг, продолжают свое действие адресная программа Фонда развития промышленности «Автокомпоненты» и кластерная инвестиционная платформа. Важную роль играет и унификация компонентной базы. Для этого на площадке ФГУП «НАМИ» Минпромторг России совместно с представителями отрасли ведет работу по консолидации потребностей в отношении таких компонентов. Одной из основных целей является определение не только ключевых заказчиков, но и исполнителей таких заказов.

В рамках импортозамещения в Российской Федерации в настоящее время строятся две высокотехнологичные гигафабрики – в Московской области и в Калининградской области – с планируемым началом выпуска первых батарей в 2026 году. Одновременно совместное предприятие «Норильского никеля» и ГК «Росатом» в Мурманской области начинает разрабатывать месторождения лития.

В то же время, по оценке участников «круглого стола», в нормативной базе до конца не сформированы механизмы стимулирования локализации электромобилей, в том числе отсутствует действенность стимулов для закупки отечественных литий-ионных батарей. В связи с чем предлагается включить в нормативные правовые акты поэтапно растущие требования к локализации электромобилей для их допуска к мерам государственной поддержки.

Одной из мер государственной поддержки, которая могла бы стимулировать локализацию электромобилей, является участие в государственной программе льготного автокредитования. Данная программа регулируется Постановлением Правительства Российской Федерации от 16 апреля 2015 года № 364 «О предоставлении из федерального бюджета субсидий российским кредитным организациям на возмещение части затрат по кредитам, выданным в 2018 - 2026 годах физическим лицам на приобретение автомобилей», в котором

требования к локализации электромобилей отсутствуют. Такие требования возможно сделать, например, поэтапно растущими. При формировании соответствующей шкалы допуска целесообразно базироваться на обязательствах, которые производители электромобилей уже приняли на себя перед государством в специальных инвестиционных контрактах. Такая шкала уже разрабатывается Минпромторгом России совместно с отраслевым сообществом.

То же самое относится и к Постановлению Правительства Российской Федерации от 8 мая 2020 года № 649 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении лизингополучателю скидки по уплате авансового платежа по договорам лизинга колесных транспортных средств, заключенным в 2018 - 2026 годах».

Вместе с ростом рынка электромобилей требуются соответствующее повсеместное распространение зарядной инфраструктуры.

Для полноценного развития зарядной инфраструктуры требуется слаженная работа субъектов Федерации и муниципалитетов, так как неоднородны транспортная инфраструктура, коммерческая и жилая застройка, а также продолжительность и расстояния поездок.

Участники рынка полагают, что в настоящее время складываются предпосылки для создания единой информационной системы по зарядным станциям для электротранспорта с государственным мониторингом за такой системой, поскольку уже существует большое количество операторов и владельцев, которые строят собственные зарядные станции.

По оценкам экспертов, к 2030 году в Российской Федерации прогнозируется дефицит зарядной инфраструктуры. В качестве меры государственной поддержки расширения зарядной сети предлагается ввести гибкие критерии для получения субсидий. В настоящее время под субсидии попадают только станции мощностью 150 киловатт, что было бы целесообразно распространить на более широкий мощный диапазон от 60 до 400 киловатт, а также на зарядные хабы.

Серьезной проблемой при реализации проектов электромобильности является отсутствие на национальном уровне единой зарядной инфраструктуры, так как каждый регион, по сути, развивается автономно. Возможным выходом мог бы стать, например, национальный проект по созданию ультрабыстрых зарядных хабов на федеральных и междугородних трассах.

Другой проблемой участники «круглого стола» полагают в значительной степени стихийное развитие электробусных программ в регионах. Каждый регион сам формирует требования как к электробусам, так и к сопутствующей инфраструктуре, в связи с чем предлагается унифицировать данный процесс, создав определенный стандарт.

Одним из перспективных направлений широкого применения электромобилей, кроме использования в государственных и связанных с

государством структурах, является корпоративный сегмент – например, службы такси и доставки, логистические операторы.

В процессе дальнейшего развития электротранспорта представляются большие перспективы сотрудничества с предприятиями Республики Беларусь. Возможность синергии технологического потенциала двух союзных государств может стать основой для активизации интеграционного сотрудничества и роста конкурентоспособности продуктов на международной арене. Важно также в рамках развития двустороннего сотрудничества учитывать и потенциальные производственные потребности в компонентах батарей со стороны Республики Беларусь. На основе совместного развития и взаимного применения компонентной базы в области техники и обновления подвижного состава будет обеспечена всесторонняя реализация экономического потенциала двух стран.

В связи с вышеизложенным, участники «круглого стола» **рекомендуют:**

**Правительству Российской Федерации:**

рассмотреть возможность дополнения Постановления Правительства Российской Федерации от 16 апреля 2015 года № 364 «О предоставлении из федерального бюджета субсидий российским кредитным организациям на возмещение части затрат по кредитам, выданным в 2018 - 2026 годах физическим лицам на приобретение автомобилей», Постановления Правительства Российской Федерации от 8 мая 2020 года № 649 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении лизингополучателю скидки по уплате авансового платежа по договорам лизинга колесных транспортных средств, заключенным в 2018-2026 годах» положениями с поэтапно растущими требованиями к локализации электромобилей;

рассмотреть целесообразность определения перечня критически важных компонентов с возможностью прямого их субсидирования (аккумуляторные батареи, инверторы, электроприводы, блоки управления и т.д.) по аналогии с поддержкой радиоэлектронной промышленности;

рассмотреть возможность внесения изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 12 декабря 2019 года № 1649 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на компенсацию части затрат на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по современным технологиям в рамках реализации такими организациями инновационных проектов и о признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» в части применения отлагательных условий в целях достижения значения объема реализации инновационных продуктов;

рассмотреть возможность корректировки Постановления Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 года № 719 «О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации» в части

увеличения количества баллов по электробусам с 1900 до 2400 в 2025 году, а также включения электробусов в программу обновления пассажирского общественного транспорта;

рассмотреть вопрос о внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 3 декабря 2020 года № 2014 «О минимальной обязательной доле закупок российских товаров и ее достижения заказчиком» в части установления минимальной обязательной доли закупок российских электробусов и электромобилей в объеме не менее 10 % начиная с 2026 года;

рассмотреть целесообразность бесплатного проезда по платным трассам для коммерческого сегмента автомобилей, соответствующих требованиям к совокупному количеству баллов за выполнение (освоение) технологических операций (условий) на территории Российской Федерации при производстве каждого такого автомобиля, которые устанавливаются нормативным актом Правительства Российской Федерации;

рассмотреть возможность возврата в рамках инициативы «Электромобиль и водородный автомобиль» мероприятия «Направление и целевые показатели», а также финансирования по направлению «Водородный транспорт» и соответствующей водородной инфраструктуры;

рассмотреть возможность снижения стоимости эквайринга и применения процента эквайринга, равного коммунальным платежам;

проработать вопрос создания гибких условий предоставления субсидий на развитие зарядной инфраструктуры;

рассмотреть возможность введения пост-оплаты технологического присоединения зарядных станций;

рассмотреть возможность унификации на федеральном уровне процесса внедрения программ развития электробусного транспорта и сопутствующей инфраструктуры в регионах;

рассмотреть возможность издания единого нормативного документа по вопросу функционирования электротранспортных средств, содержащий в себе требования к оборудованию, качеству и безопасности;

рассмотреть возможность установления нулевых таможенных пошлин на оборудование, использующееся для переработки литиевых продуктов и производства литий-ионных батарей и их компонентов, не имеющее аналогов в Российской Федерации, а также включения указанного оборудования в перечень основного технологического оборудования, эксплуатируемого в случае применения наилучших доступных технологий, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 июня 2017 года № 1299-р.

**Министерству промышленности и торговли Российской Федерации** ускорить подготовку критериев (шкалы доступа электротранспортных средств) для включения в Постановление Правительства Российской Федерации от 16 апреля 2015 года № 364 «О предоставлении из федерального бюджета субсидий

российским кредитным организациям на возмещение части затрат по кредитам, выданным в 2018 - 2026 годах физическим лицам на приобретение автомобилей», Постановление Правительства Российской Федерации от 8 мая 2020 года № 649 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении лизингополучателю скидки по уплате авансового платежа по договорам лизинга колесных транспортных средств, заключенным в 2018 - 2026 годах».

Председатель комитета

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН  
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 1E5F76CA221AC5E67F586305CFAB1976

Владелец **Кутепов Андрей Викторович**

Действителен с 20.11.2023 по 12.02.2025

А.В. Кутепов