

Почтовый адрес: 644046, г. Омск,
Пр. К. Маркса, д. 41 а/я 5714
ИНН 5504070334 КПП 550401001
Тел.: (3812) 30-36-75, 30-37-65
Факс: (3812) 30-36-75
<http://www.ncpard.ru/>
e-mail: sog1@alektogroup.com



ЦЕНТР ПОДДЕРЖКИ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЭНЕРГЕТИКИ И КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

Некоммерческое партнерство (НП "ЦПРЭиКХ")

Исх. № 49/ОС/16 от 17.06.2016 г.

КОМУ: Председателю Правительства РФ
Медведеву Дмитрию Анатольевичу
103274, Москва, Краснопресненская наб., д. 2, стр. 2

ТЕМА: Предложение по снижению таможенных пошлин на электромобили

Уважаемый Дмитрий Анатольевич!

Некоммерческое партнерство «Центр Поддержки Реформирования Энергетики и Коммунального Хозяйства» (сокращенное название НП «ЦПРЭиКХ») объединяет российские производственные предприятия, изготавливающие сложную измерительную технику и оборудования для анализа и восстановления аккумуляторов любых типов.

Исходя из нашего опыта сотрудничества с Национальной Греческой Энергетической компанией, муниципальными службами города Ираклион в Греции, а также из информации СМИ о желании Норвегии к 2025 г. полностью избавиться от дизельных и бензиновых автомобилей и перейти полностью на электромобили, можно сделать вывод о том, что страны Евросоюза поддерживают и развивают производство электромобилей не только для личных целей, но и для муниципальных и коммерческих нужд.

Например, различные модификации электромобиля Piaggio PORTER используются в Ираклионе для вывоза мусора, развоза грузов и рабочего персонала в исторической и центральной части города, в первую очередь в ночное время, для улучшения экологической обстановки.

Не смотря на то, что в Российские СМИ говорят о поддержке применения электрического транспорта, на практике мы столкнулись с тем, что действовавшие льготные ставки таможенной пошлины на электромобили в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) были отменены с 01.01.2016 г. и, на текущий момент составляют 19 % от стоимости ввозимого электромобиля.

Можно предположить, что таможенные пошлины предназначены в первую очередь для защиты отечественных производителей от конкуренции иностранных производителей, и во вторую очередь для пополнения бюджета. Однако, при ввозе на территорию ЕАЭС электромобилей при формировании конечной цены участвуют еще НДС и утилизационный сбор, которые, также увеличивают стоимость электромобилей для тех, кто предполагал их приобретение. Вряд ли это приведет к каким то поступлениям в бюджет, так как цена на новые электромобили возрастет практически в два раза и они просто не будут приобретаться. По факту, сейчас мы имеем дело с запретом на ввоз электромобилей.

На российском рынке, представлена всего лишь одна модель электромобиля LADA Ellada на платформе Kalina, которая серийно не производится, поэтому не может являться конкурентом для электромобилей иностранного производства. Из интернет источников цена новой LADA Ellada составляет 39000 долларов (на сегодняшний день порядка 2,5 млн. руб.).

Причиной такой дороговизны LADA Ellada послужили не таможенные пошлины, а стоимость тяговой аккумуляторной батареи, состоящей из 79 элементов литий-железо-

фосфатные (LiFePO₄) производства WINSTON BATTERY (КНР) обходящейся АВТОВАЗу примерно в 25000 долларов США.

В России нет производителей литий-железо-фосфатных (LiFePO₄) батарей. Попытки РОСНАНО под видом совместного производства с китайской компанией Thunder Sky запустить в г. Новосибирске завод ЛИОТЕХ по производству таких батарей закончился банкротством и потерей бюджетных средств.

Однако, литий-железо-фосфатные батареи не самый подходящий вариант использования батарей в электромобиле для климатических условий России, за исключения массы и занимаемого объема. Как показали исследования проводимые ООО «Фирма «Алекто-Электроникс» для концерна РЕНО-НИССАН LiFePO₄ батареи производства WINSTON BATTERY используемые в LADA Ellada, теряют до 30% емкости при понижении температуры от 0 до - 14 градус С, и фактически теряют работоспособность.

Из материалов СМИ следует, что Правительство Германии предполагает дотировать внутри страны покупки электромобилей. Физические лица получают компенсацию в пределах пяти тысяч евро, юридические – трех тысяч евро. По статистке, за прошлогодний период в Германии было реализовано более 12 тысяч автомобилей с нулевым выбросом вредных веществ. Предполагаемая сумма денежных компенсаций покупателям электромобилей составит около 1,3 миллиардов евро. Помимо этого, автомобили, работающие от электрической тяги, будут повсеместно закупаться государственными предприятиями – согласно планам правительства уже вскоре каждый пятый государственный деятель должен будет пересесть на электромобиль.

Во всех инстанциях, много сейчас говорится о импортозамещении и «слезании с нефтяной иглы». Правительство РФ должно создать реальные условия и поддержку развития хотя бы инфраструктуры для обслуживания электромобилей и аккумуляторных батарей, а также поддерживать отечественных производителей оборудования для анализа состояния и продления жизненного цикла аккумуляторных батарей.

Члены НП «ЦПРЭиКХ» готовы делиться своим опытом и знаниями с предприятиями и ведомствами по анализу состояния и активации аккумуляторных батарей любых типов.

Учитывая вышеизложенное, руководствуясь Федеральным законом от 2 мая 2006 года № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации»,

ПРОШУ ВАС:

- 1) Установить ставки ввозной таможенной пошлины на электромобили в размере 0%.
- 2) Сообщить мероприятия со стороны Правительства РФ по созданию в России реальных условий по поддержке развития конкурентоспособных отечественных электромобилей, инфраструктуры для их обслуживания и зарядки аккумуляторных батарей, а также оборудования для анализа состояния и продления жизненного цикла аккумуляторных батарей.

Директор НП «ЦПРЭиКХ»



/О.Г. Сёмкин/