

Опубликовано 17 июня, 2019 - 14:46

Производители хотят компенсации пошлин на компоненты



Как выяснил “Ъ”, крупнейшие автоконцерны, заключившие соглашения о промсборке, просят правительство возобновить выплату бюджетных компенсаций роста ввозных пошлин на автокомпоненты. С декабря 2018 года концерны недополучили около 6 млрд руб. субсидий. Принципиальное решение о продлении программы в правительстве уже есть. Но концерны хотят сохранить субсидии и после истечения режима промсборки при переходе на специнвестконтракт (СПИК), что вызывает вопросы не только у чиновников, но и у участников рынка.

АвтоВАЗ, Nissan, Renault, группа ГАЗ Олега Дерипаски, КамАЗ, «Соллерс» Вадима Швецова, Hyundai и Volkswagen обратились к премьеру Дмитрию Медведеву с просьбой возобновить бюджетные компенсации роста ввозных пошлин на автокомпоненты. Мера была запущена в конце октября 2018 года с целью сохранения условий работы концернов, работающих в режиме промышленной сборки.

Такие компании имели право на льготы по импортным пошлинам на компоненты в обмен на локализацию производства в РФ. По условиям вступления РФ в ВТО импортные пошлины должны были вырасти с 1 июля 2018 года (на практике совет ЕЭК принял решение об этом только в сентябре). Минпромторг по закону обязан компенсировать компаниям, подписавшим соглашения о промсборке, затраты на уплату повышенных пошлин. В 2018 году на это было выделено 5 млрд руб., в бюджете на 2019 год заложено 18,8 млрд руб.

В письме автоконцернов говорится, что они не получают компенсации с декабря 2018 года, недостача оценена в 5,9 млрд руб. (без учета компенсаций производителям компонентов). Прекращение выплат за месяц до конца года источники “Ъ” объясняют тем, что они производились за прошедший месяц, а в январе 2019 года претендовать на субсидии было уже нельзя: срок действия постановления ограничен 2018 годом.

Без компенсаций цены на автомобили будут расти, а их продажи — падать, финансовое положение производителей будет ухудшаться, говорится в письме, где упоминается и о рисках банкротства поставщиков компонентов.

В АвтоВАЗе подтвердили “Ъ” подлинность письма. В Nissan заявили, что невыплата компенсаций ставит под угрозу инвестпланы компании и усугубляет положение локальных поставщиков. Компенсация пошлин на компоненты обеспечивала развитие местных производств, а ее отсутствие ведет к росту импорта готовых автомобилей, говорит источник “Ъ” на рынке.

Концерны просят не только возобновить программу, но и открыть доступ к компенсациям компаниям, подписавшим СПИК (дает налоговые льготы в обмен на инвестиции), если те выполнили условия промсборки. Соглашения о промсборке начали истекать в 2018 году, и сейчас, как говорят источники “Ъ”, действуют у Volkswagen и Toyota. Недавно соглашение истекло у альянса Renault-Nissan-АвтоВАЗ, Объединенной автомобильной группы и КамАЗ-Daimler. Если доступ к компенсациям не будет открыт для СПИК, то компании, принявшие на

себя значительные обязательства по локализации, окажутся в неравных условиях с игроками, у которых пока не истек срок действия соглашений о промсборке, говорится в письме. Впрочем, говорить об этом сейчас «странно», полагает ряд собеседников “Ъ” на рынке: соглашения и льготы по ним исходно имели сроки истечения, и концерны «отдавали себе отчет в том, что эти сроки разные».

Против привязки компенсаций к СПИК выступал Минфин, говорят источники “Ъ” на рынке, но, по их словам, министерство в итоге согласилось на субсидии до 2020 года. В Минфине перенаправили вопросы в Минпромторг, там “Ъ” не ответили.

Представитель Дмитрия Медведева сообщил “Ъ”, что обсуждение продления программы и ее условий продолжается, в том числе круга получателей субсидий. В аппарате вице-преьера Дмитрия Козака говорят, что концептуальное решение о продлении программы для промсборки есть, а вопрос нового механизма будет обсуждаться отдельно. По данным “Ъ”, речь идет о возможной дифференциации размера компенсации в зависимости от набранных баллов по новой системе подсчета локализации.

Единовременное удорожание импортных комплектующих может сделать производство нерентабельным, учитывая обязательства РФ в рамках ВТО по снижению пошлин на ввоз готовых автомобилей, говорит управляющий партнер компании УК «Право и бизнес» Александр Пахомов. В то же время, добавляет он, распространение компенсаций и для СПИК может быть расценено как нарушение условий присоединения к ВТО, что влечет для РФ высокие риски применения штрафных санкций.

Автор

Ольга Никитина

Автор фотографии

Юрий Стрелец

Источник

<https://www.kommersant.ru/doc/4003518>

---

**Source URL:** <http://vspro.info/article/avtokoncerny-pristupili-k-sborke-subsidiy>