

**Рекомендации
Общественной палаты Российской Федерации
по вопросу развития электротранспорта в Российской Федерации**

5 октября 2021 года

г. Москва

Общественной палатой Российской Федерации (далее – Общественная палата) по инициативе Комиссии Общественной палаты по экологии и охране окружающей среды проведены выездной круглый стол «Переход на электротранспорт и углеродная нейтральность: экологические перспективы, возможности и вызовы» (15 июня 2021 года, г. Нижний Новгород) и круглый стол «Эффективные решения для развития электротранспорта в России» (21 июля 2021 года, г. Москва) (далее – мероприятия, дискуссия).

В мероприятиях приняли участие члены Общественной палаты, общественных палат субъектов Российской Федерации, представители Министерства экономического развития Российской Федерации, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом», Акционерного общества «Русатом Гринвэй», Общероссийского объединения работодателей «Российский союз промышленников и предпринимателей», компаний автомобильной промышленности и организаций управления пассажирским транспортом, экологических общественных организаций, научного сообщества, средств массовой информации.

В ходе мероприятий участники обсудили экологические преимущества перехода на электротранспорт, методы стимулирования развития отрасли и модернизации транспортной инфраструктуры и городской среды с целью создания условия для интенсивного внедрения электромобилей. Также участники рассмотрели меры, направленные на минимизацию ущерба окружающей среде в процессе эксплуатации электрических двигателей как в логистической, так и в промышленной сферах.

Развитие электротранспорта – глобальная и неизбежная тенденция XXI века в контексте борьбы с климатическими изменениями, представляющаяся

крайне актуальной для стран с высоким уровнем урбанизации, в целях обеспечения здоровой среды обитания и чистого воздуха для населения городов. В рамках выполнения международных обязательств¹ по сокращению выбросов парниковых газов это направление получило дополнительный импульс в Российской Федерации.

В соответствии с положениями Сводной стратегии развития обрабатывающей промышленности Российской Федерации до 2024 года и на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 июня 2020 года № 1512-р (далее – Сводная стратегия), одним из приоритетных направлений развития автомобильной промышленности является развитие технологий *электрификации транспортных средств (электромобили, гибриды)*, в том числе в целях создания предпосылок для перехода к 2050 году к *углеродной нейтральности транспортного комплекса*.

По мнению участников мероприятий, Российская Федерация обладает необходимым потенциалом для того, чтобы претендовать на мировое лидерство в достижении углеродной нейтральности за счёт перехода на использование оборудования и транспорта на электроэнергию или иных видах альтернативного топлива.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 23 августа 2021 года № 2290-р утверждены:

- Концепция по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года (далее – Концепция);
- целевые показатели по производству электрического автомобильного транспорта и развитию зарядной инфраструктуры на период до 2030 года;

¹ Парижское соглашение, заключено в г. Париже от 12 декабря 2015 года. Российская Федерация подписала данный документ 22 апреля 2016 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 14 апреля 2016 года № 670-р).

– план мероприятий («дорожная карта») по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2024 года.

Положения Концепции направлены на создание регулирующих, инвестиционных, инфраструктурных и технологических условий для обеспечения конкурентоспособности на глобальном рынке создаваемых в Российской Федерации электрического автомобильного транспорта и его компонентов. Задачами Концепции являются:

- развитие на территории Российской Федерации производственной базы по выпуску электрических автомобильных транспортных средств;
- наращивание технологических компетенций национальных производителей автомобильной техники и комплектующих за счет углубления локализации производства электротранспортных средств;
- выведение на рынок продуктов с принципиально новыми свойствами в области электродвижения, стимулирование спроса на них, а также организация послепродажного обслуживания;
- создание на территории Российской Федерации необходимой инженерной и транспортной инфраструктуры;
- снятие существующих регуляторных барьеров для использования электрического автомобильного транспорта.

Согласно Концепции, исходя из планов автопроизводителей и расчетного плана развития рынка, объем потребления новых электромобилей в 2030 году может превысить 250 тыс. штук.

По информации представителя Минэкономразвития России, озвученной в ходе мероприятий, реализация Концепции оценивается приблизительно в 590 млрд. рублей до 2030 года, из которых частный инвестиционный вклад составит порядка 500 млрд. рублей.

Пилотными регионами для реализации Концепции выбраны города Москва, Санкт-Петербург, Сочи, Севастополь, Калининград и Казань². Нижегородская область также вошла в список пилотных регионов по развитию электротранспорта³.

В настоящее время ряд российских автопромышленных компаний осуществляет производство электротранспорта. Так, ПАО «КАМАЗ» производит электробусы⁴, в которых используются литий-титанатные накопители энергии (LTO). Серийное производство электробусов, оснащенных литий-титанатными батареями, запущено также на предприятиях «Группы ГАЗ». Кроме того, в 2020 году «Группа ГАЗ» представила первые предсерийные образцы электромобиля GAZelle e-NN, включающие в себя представительский микроавтобус, маршрутный микроавтобус и грузопассажирский фургон-комби⁵. Планируется запуск электромобилей Zetta⁶.

Вместе с тем участники мероприятий отметили, что производство электромобилей требует значительных финансовых затрат, существующие отечественные производственные технологии не позволяют в достаточной мере снизить цены на электромобили и электробусы до уровня, удовлетворяющего запросы рынка. Представляется необходимым создание отечественной компонентной базы и снижение зависимости отечественных производителей от импорта электронной продукции, необходимой для производства электротранспорта. Кроме того, представляется целесообразной выработка комплекса мер, направленных на стимулирование отрасли и поэтапное развитие конкурентоспособности электротранспорта, включая развитие производственных кластеров по производству (сборке), продаже и обслуживанию электротранспорта с субсидированием части затрат производственного цикла и установлением налоговых льгот и преференций.

² <https://www.rbc.ru/economics/18/05/2021/60a2eea79a794792e1387b24>

³ <https://tass.ru/ekonomika/11528217>

⁴ <https://kamaz.ru/upload/bus/Электробус%20КАМАЗ-6282.pdf>

⁵ https://gazgroup.ru/transportation_solutions/ev/

⁶ <http://e-zetta.ru/>

В связи с мировым трендом на декарбонизацию экономики актуальным представляется стимулирование перехода населения и бизнеса на электротранспорт.

В ряде субъектов Российской Федерации в настоящее время применяются определенные стимулирующие меры для владельцев электромобилей, например, предоставление бесплатных парковочных мест (Москва⁷, Санкт-Петербург⁸, Республика Татарстан⁹ и др.) и освобождение от уплаты транспортного налога (г. Севастополь¹⁰, Калининградская область¹¹, Тюменская область¹² и др.).

По мнению участников мероприятий, рациональным видится распространение такого положительного опыта на территории всей страны. Кроме того, представляется целесообразным проработать вопрос о возможности внедрения системы льготного потребительского кредитования на приобретение электромобилей; субсидирования части стоимости электромобилей, а также автомобилей, использующих альтернативные виды топлива, для отдельных категорий граждан (например, многодетные семьи, социально незащищенные категории граждан и другие).

Одновременно предлагается проработать вопросы о возможности:

– установления дифференцированных ставок налогов и сборов для владельцев «гибридного»¹³ транспорта и субсидирования части стоимости такого транспорта для отдельных категорий граждан;

⁷ Пункт 2.4 постановления Правительства Москвы от 17 мая 2013 года № 289-ПП «Об организации платных городских парковок в городе Москве».

⁸ Пункт 6.6.5 Порядка создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге, утвержденного постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 23 июня 2014 года № 543, и пункт 4.4-1 Порядка внесения платы за пользование на платной основе парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге, утвержденного постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 29 декабря 2014 года № 1294.

⁹ Пункт 2.1.3 Правил пользования муниципальными парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах общего пользования местного значения г. Казани, и размещения на них транспортных средств, утвержденных постановлением Исполкома муниципального образования г. Казани от 30 декабря 2014 года № 7660 «О создании муниципальных парковок, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения г. Казани».

¹⁰ Пункт 2.2 статьи 5 Закона города Севастополя от 14 ноября 2014 года № 75-ЗС «О транспортном налоге».

¹¹ Пункт 1 статьи 7 Закона Калининградской области от 16 ноября 2002 года № 193 «О транспортном налоге».

¹² Подпункт 19.4 пункта 5 статьи 1 Закона Тюменской области от 19 ноября 2002 года № 93 «О транспортном налоге».

¹³ «Гибридный» транспорт – транспорт, использующий два источника энергии – горючие нефтепродукты и электричество.

– субсидирования части стоимости электротранспорта для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, зарегистрированных и осуществляющих деятельность на территории населенных пунктов, участвующих в эксперименте по квотированию выбросов загрязняющих веществ в соответствии с Федеральным законом от 26 июля 2019 года № 195-ФЗ «О проведении эксперимента по квотированию выбросов загрязняющих веществ и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части снижения загрязнения атмосферного воздуха» или в иных экспериментах по декарбонизации¹⁴.

Наряду с изложенным в ходе мероприятий участники рассмотрели перспективы развития городского и коммерческого электротранспорта, например, для грузоперевозок, в том числе на дальние расстояния.

Эксперты, принявшие участие в дискуссии, отметили, что стандартные аккумуляторные батареи, используемые в электромобилях, не способны выдерживать большие нагрузки и пробеги на дальние расстояния. В данном случае эффективным может быть широкое распространение альтернативных видов топлива (например, водородного). Однако важной представляется разработка новых технологий для производства более эффективных легких батарей (двигателей) для городского и коммерческого электротранспорта.

Помимо того участниками было предложено проработать вопрос выработки комплекса мер государственной поддержки, направленной на стимулирование развития городского и коммерческого электрического транспорта. В частности, участники мероприятий предложили рассмотреть возможность внедрения специальных лизинговых программ с целью приобретения электротранспорта для использования, например, в жилищно-коммунальной сфере (мусоровозы, подметально-уборочные машины, снегоочистители) и др., а также предоставления владельцам электротранспорта

14

https://www.economy.gov.ru/material/news/maksim_reshetnikov_prinyataya_pravitelstvom_dorozhnaya_karta_pozvolit_na_primere_sahalinskoy_oblasti_ocenit_effektivnost_regionalnyh_mer_uglerodnogo_regulirovaniya.html

льгот и преференций для проезда по платным участкам федеральных, региональных и межрегиональных, муниципальных автомобильных дорог.

Участники мероприятия также отметили, что развитие частного, коммерческого и городского электрического транспорта требует создания и эксплуатации необходимой инфраструктуры.

Одним из основных препятствий развитию электротранспорта, по мнению участников мероприятия, является отсутствие сети доступных быстрых зарядных станций.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 28 октября 2020 года № 1753 (далее – постановление № 1753) утверждены минимально необходимые для обслуживания участников дорожного движения требования к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального, местного значения объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода автомобильных дорог. В соответствии с указанными требованиями автомобильные дороги должны быть оснащены заправочными станциями, включая зарядные колонки (станции) для транспортных средств с электродвигателями. Количество объектов дорожного сервиса и максимально возможное расстояние между ними зависят от класса (категории) автомобильной дороги.

Вместе с тем, согласно сообщениям участников мероприятий, на практике указанные требования в части размещения на заправочных станциях зарядных колонок (станций) для транспортных средств с электродвигателями зачастую не выполняются. Отдельные эксперты в ходе дискуссии предположили, что нефтегазовые компании – владельцы автозаправочных станций для машин с двигателями внутреннего сгорания могут быть не заинтересованы в размещении на их территории зарядных станций для электротранспорта.

В данном ключе целесообразным представляется внесение изменений в постановление № 1753, предусматривающих установление требований к размещению зарядных станций для электротранспорта на автомобильных

дорогах общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения.

Очевидным также представляется, что при увеличении количества электромобилей значительно возрастет нагрузка на электросетевую инфраструктуру. Таким образом, в рамках комплексного развития территорий и развития городской среды представляется целесообразным при планировании развития электросетевой, транспортной и социальной инфраструктуры, строительстве новых зданий и сооружений, автозаправочных станций, парковочных пространств и автомагистралей планировать также возможность установки зарядных станций и дополнительных парковочных мест для частного, коммерческого и городского электротранспорта.

Участники мероприятий также предложили рассмотреть возможность введения инвестиционного налогового вычета для организаций, осуществляющих производство и установку зарядной инфраструктуры, а также их технологическое присоединение к электрическим сетям.

Отдельно участники мероприятий обсудили вопросы эксплуатации и утилизации используемых в электротранспорте батарей и аккумуляторов.

Используемые в электромобилях литий-ионные батареи и аккумуляторы имеют определенную емкость, которая постепенно уменьшается по мере прохождения времени и последующих циклов зарядки. По информации экспертов, принявших участие в мероприятиях, гарантийный срок службы используемых в электротранспорте батарей и аккумуляторов составляет около 8-10 лет. Как правило, за указанный гарантийный срок емкость батареи или аккумулятора будет потеряна менее чем на 25% от первоначальных значений. Литий-ионные батареи и аккумуляторы с менее 80% их номинальной емкости уже не могут использоваться в электротранспорте, однако возможно их дальнейшее вторичное использование в стационарных системах накопления, например, для домохозяйств. Представляется целесообразным проработать вопрос о разработке программ вторичного использования литий-ионных батарей и аккумуляторов и их популяризации.

Необходимо также отметить, что используемые в электромобилях батареи и аккумуляторы содержат значительное количество редких металлов (рассеянных элементов), кислот и других дополнительных полезных ресурсов. В целях ресурсосбережения представляется важным обеспечить сбор и переработку таких батарей и аккумуляторов для извлечения полезных веществ и элементов, последующее вовлечение продуктов рециклинга в промышленное производство и создание новых материалов на основе их повторного использования.

Особенно важным при этом является обеспечение неукоснительного соблюдения требований об охране окружающей среды и экологической безопасности.

В указанных целях представляется целесообразным предусмотреть в федеральном проекте «Инфраструктура для обращения с отходами I-II классов опасности» национального проекта «Экология»¹⁵ отдельные мероприятия, направленные на строительство и ввод в эксплуатацию специальных пунктов сбора батарей и аккумуляторов, используемых в электротранспорте, и предприятий по их последующей переработке. Одновременно необходимо обеспечить учет и контроль за сбором, транспортировкой и переработкой батарей и аккумуляторов электротранспорта посредством федеральной государственной информационной системы учета и контроля за обращением с отходами I и II классов опасности¹⁶.

Одновременно предлагается рассмотреть возможность стимулировать программы расширенной ответственности производителей¹⁷ электротранспорта в части оборота, утилизации, переработки батарей и аккумуляторов, включая возможность субсидирования обратного выкупа (замены) батарей у покупателей.

Отдельно участники мероприятия обратили внимание, что развитие электротранспорта и рынка электрозарядной инфраструктуры потребует наличия

¹⁵ Паспорт национального проекта «Экология» утвержден Минприроды России.

¹⁶ Статья 14.3 Федерального закона от 24 июня 1998 года № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления».

¹⁷ Концепция совершенствования института расширенной ответственности производителей и импортеров товаров и упаковки утверждена Аппаратом Правительства Российской Федерации 28 декабря 2020 года № 12888п-П11.

специалистов для их ремонта и обслуживания. В этой связи важно проработать вопрос о модернизации системы профессионального обучения в части подготовки высококвалифицированных кадров для производства, эксплуатации и обслуживания электротранспорта и необходимой для его развития инфраструктуры.

В ходе мероприятий участники также поделились положительным региональным опытом развития электротранспорта и создания в указанных целях необходимых условий. Так, представитель АО «Русатом Гринвэй» проинформировал участников мероприятий о планах создания на территории Нижегородской области экотехнопарка «Центр» по переработке аккумуляторов электротранспорта, железнодорожного транспорта, мобильных устройств и источников бесперебойного питания. Представляется, что экотехнопарк «Центр» станет первым в Российской Федерации проектом по созданию замкнутого цикла производства в сфере электротранспорта¹⁸.

Участники дискуссии также положительно оценили готовность Нижегородской области к комплексному решению задачи по развитию технологий электрификации транспортных средств, созданию условий перехода на электротранспорт и предпосылок для перехода к 2050 году к углеродной нейтральности транспортных средств в рамках реализации Концепции и Сводной стратегии, в том числе за счет создания системы рециклинга в сфере обращения с аккумуляторами электромобилей в рамках реализации федерального проекта «Инфраструктура для обращения с отходами I-II классов опасности» национального проекта «Экология».

Учитывая изложенное, по итогам прошедших мероприятий Общественная палата Российской Федерации рекомендует:

Правительству Российской Федерации рассмотреть возможность выработки комплекса мер, направленных на стимулирование перехода населения

¹⁸ <https://rusatomgreenway.ru/2021/06/16/v-nizhnem-novgorode-obsudili-kompleksnye-voprosy-perexoda-na-elektrotransport/>

и бизнеса на электротранспорт и развитие коммерческого и городского электротранспорта, включая возможность:

- предоставления бесплатных парковочных мест владельцам электротранспорта;

- освобождение владельцев электротранспорта от уплаты транспортного налога;

- снижения коэффициента расчета суммы утилизационного сбора в отношении электротранспорта;

- внедрения системы льготного потребительского кредитования на приобретение электромобилей;

- субсидирования из федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации части стоимости электромобилей, а также автомобилей, использующих альтернативные виды топлива, для отдельных категорий граждан (например, многодетные семьи, социально незащищенные категории граждан и другие);

- предоставления владельцам электротранспорта льгот и преференций для проезда по платным участкам федеральных, региональных и межрегиональных, муниципальных автомобильных дорог;

- внедрения специальных лизинговых программ с целью приобретения электротранспорта для использования, например, в жилищно-коммунальной сфере и др.;

- субсидирования из федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации производителей городского наземного электрического транспорта, частного и коммерческого электротранспорта в целях последующего предоставления покупателям скидки при приобретении городского, частного и коммерческого электротранспорта;

- введения инвестиционного налогового вычета для организаций, осуществляющих производство и установку зарядной инфраструктуры, а также их технологическое присоединение к электрическим сетям;

– установления дифференцированных ставок налогов и сборов для владельцев «гибридного» транспорта, а также субсидирования части стоимости такого транспорта для отдельных категорий граждан;

– субсидирования части стоимости электротранспорта для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, зарегистрированных и осуществляющих деятельность на территории населенных пунктов, участвующих в эксперименте по квотированию выбросов загрязняющих веществ в соответствии с Федеральным законом от 26 июля 2019 года № 195-ФЗ «О проведении эксперимента по квотированию выбросов загрязняющих веществ и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части снижения загрязнения атмосферного воздуха» или в иных экспериментах по декарбонизации.

Правительству Российской Федерации, Министерству экономического развития Российской Федерации, Министерству промышленности и торговли Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству природных ресурсов и экологии Российской Федерации рассмотреть возможность стимулировать программы расширенной ответственности производителей электротранспорта в части оборота, утилизации, переработки батарей и аккумуляторов, включая возможность субсидирования обратного выкупа (замены) батарей у покупателей.

Министерству экономического развития Российской Федерации, Министерству промышленности и торговли Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации рассмотреть возможность инициирования в установленном порядке внесения изменений в минимальные необходимые для обслуживания участников дорожного движения требования к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального, местного значения объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода автомобильных дорог, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 28 октября 2020 года № 1753, в части установления требований к размещению

зарядных станций для электротранспорта на автомобильных дорогах общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения.

Министерству промышленности и торговли Российской Федерации совместно с Министерством энергетики Российской Федерации рассмотреть возможность:

1. Проведения с привлечением широкого круга научного и экспертного сообщества анализа доступных технологий производства электрооборудования, накопителей электроэнергии, батарей и аккумуляторов для электротранспорта в целях последующей выработки новых перспективных технологий для производства более эффективных легких батарей (двигателей) для частного, коммерческого и городского электротранспорта и создания необходимой инфраструктуры в указанных целях.

2. Разработки специальных программ вторичного использования (по истечению гарантийного срока службы в электротранспорте) литий-ионных батарей и аккумуляторов в стационарных системах накопления (например, для домохозяйств) и их популяризации.

Министерству просвещения Российской Федерации, Министерству науки и высшего образования Российской Федерации совместно с Министерством промышленности и торговли Российской Федерации, Министерством транспорта Российской Федерации рассмотреть возможность проработки вопроса о модернизации системы профессионального обучения в целях подготовки профессиональных кадров для высокотехнологичной отрасли по производству, эксплуатации и обслуживанию электротранспорта и необходимой для его развития инфраструктуры.

Министерству промышленности и торговли Российской Федерации, Министерству природных ресурсов и экологии Российской Федерации совместно с Министерством энергетики Российской Федерации и Государственной корпорацией по атомной энергии «Росатом» рассмотреть возможность:

1. Привлечения широкого круга научного и экспертного сообщества к выбору технологических решений для эффективной и экологически безопасной переработки батарей и аккумуляторов, используемых в электротранспорте, направленных на максимальное извлечение из них полезных веществ и элементов, а также создание новых материалов и продуктов на основе повторного использования продуктов их переработки.

2. Обеспечения сбора и переработки батарей и аккумуляторов, используемых в электротранспорте, для извлечения полезных веществ и элементов, последующего вовлечения продуктов рециклинга в промышленное производство и создания новых материалов на основе их повторного использования, в том числе посредством:

– включения в федеральный проект «Инфраструктура для обращения с отходами I-II классов опасности» национального проекта «Экология» отдельных мероприятий, направленных на строительство и ввод в эксплуатацию специальных пунктов сбора батарей и аккумуляторов, используемых в электротранспорте, и предприятий по их последующей переработке;

– обеспечения учета и контроля за сбором, транспортировкой и переработкой батарей и аккумуляторов электротранспорта с использованием в указанных целях Единой государственной информационной системы учета и контроля за обращением с отходами I и II классов опасности.

Высшим должностным лицам субъектов Российской Федерации (руководителям высших исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации) и главам муниципальных образований рассмотреть возможность в рамках комплексного развития территорий и развития городской среды при планировании развития электросетевой инфраструктуры, строительстве новых зданий и сооружений, автозаправочных станций, парковочных пространств и автомагистралей, предусмотреть также возможность установки зарядных станций и дополнительных парковочных мест для частного, коммерческого и городского электротранспорта.