



ОБЪЕДИНЕННАЯ ЛИЗИНГОВАЯ АССОЦИАЦИЯ

197342, Санкт-Петербург, наб. Черной речки, д 41., оф. 314

тел./факс (812) 702-50-52

e-mail: ula@assocleasing.ru

<http://www.assocleasing.ru>

ОЛА - член Европейской
Лизинговой Ассоциации



184/09 от 08.09.21

**Министру промышленности и торговли
Российской Федерации**

Д.В. Мантурову

Уважаемый Денис Валентинович!

Объединенная Лизинговая Ассоциация (ОЛА¹) благодарит Министерство промышленности и торговли Российской Федерации за последовательное использование механизма лизинга в программах поддержки промышленности, а также за плодотворное сотрудничество с лизинговой отраслью в процессе реализации данных программ.

Наиболее актуальная для всех лизинговых компаний программа – это «Программа по субсидированию авансового платежа по договорам лизинга колесных транспортных средств, заключенных в 2018-2023 гг.» (Постановление Правительства Российской Федерации № 649 от 8 мая 2020 года и изменения к нему). На протяжении многих лет в данной программе принимали участие практически все участники лизингового рынка, что способствовало активному продвижению продукции российского автопрома во всех регионах и для всех категорий клиентов.

В 2021 году изменения в правилах к программе существенно повлияли на отбор участников программы – в текущем году в программе 15 компаний (некоторые из них входят в группы) и такое сокращение числа участников существенным образом, на взгляд ОЛА, повлияло на эффективность программы, поскольку монополизация рынка приводит как к снижению доступности услуги для конечного потребителя, так и к возможному удорожанию базовой лизинговой услуги.

Дальнейшее использование такого механизма может привести к последовательной монополизации лизингового рынка, дальнейшему снижению конкуренции, что непосредственно скажется на качестве, стоимости и доступности базовой услуги в рамках программы.

Кроме того, применяемый механизм конкурсного распределения приводит к снижению реальной скидки, предоставляемой лизингополучателям, до размеров, не влияющих на выбор конечного потребителя, и, соответственно, к снижению эффективности меры поддержки, а именно снижению объемов продаж отечественной колесной техники.

ОЛА просит рассмотреть возможность внесения изменений в действующую программу в части процедуры отбора участников и конкурсного механизма распределения

¹ ОЛА является крупнейшим Российским профессиональным объединением участников лизинговой отрасли, представляющим интересы 106 компаний, объем бизнеса которых составляет около 80% официального рынка лизинга России. ОЛА представляет лизинговую отрасль РФ в Европе, являясь членом Европейской Конфедерации Лизинговых Ассоциаций (Leaseurope).

субсидии, которые обеспечат прозрачность распределения субсидии, участие в программе добросовестных участников лизингового рынка и доступность программы для широкого круга покупателей отечественной техники.

Считаем, что предложения, изложенные в Приложении 1 к настоящему письму, повысят эффективность использования бюджетных средств и помогут избежать монополизации предоставляемой лизинговой услуги в сегменте колесной техники отечественного производства.

ОЛА ходатайствует о проведении рабочей встречи с участием Минпромторга России и представителей ОЛА с целью обсуждения данных предложений.

Приложения:

1. Проблематика и предложения по изменениям
2. Список членов ОЛА

С уважением,

Президент ОЛА



Киркоров А.Н.

Исп. Позднякова Т.Г.
+78127025052

Приложение 1. Проблематика и предложения по изменениям

№	Проблематика	Предложения
1	<p>Организация приема документов на отбор позволяет опасаться утечки информации и манипулирования результатом со стороны недобросовестных компаний</p>	<p>Предлагается организовать: - подачу документов на прохождение отбора строго в закрытых конвертах; - вскрытие всех конвертов одновременно во время заседания комиссии; - проведение онлайн-трансляции заседания комиссии и приглашение представителей ОЛА для подтверждения честности проводимого отбора.</p>
2	<p>Существует проблема, что делать с теми компаниями, которые подали заявки и соответствуют критериям отбора, но им не хватило финансирования. Ранее была «живая очередь», которая снимала эту проблему. Кроме того, «живая очередь» позволяла дополнить ресурсы быстрее вывести на рынок.</p>	<p>Вернуть правило «живой очереди» на этот год, т.е., в случае появления дополнительного финансирования не проводить дополнительные отборы до тех пор, пока все заявки предыдущего отбора не будут удовлетворены.</p>
3	<p>Текущий механизм распределения 649 обладает рядом недостатков: - монополизировать рынок лизинга за счет концентрации субсидии у небольшого круга компаний - при монопольном положении на данном рынке субсидия по факту может не доходить до конечного покупателя за счет соразмерного поднятия цены на услугу лизинга - в пределе размер субсидии предоставляемой клиенту снизится до не существенного уровня и сама субсидия будет носить исключительно "медийный" характер, что скажется на эффективности субсидии для поддержки машиностроителей - по сути целью субсидии становится поддержка отдельных лизинговых компаний - поскольку сегмент лизинга колесной техники является основным или единственным для большинства малых и региональных лизинговых компаний последовательное проведение отбора по текущему принципу приведет к уходу их с рынка</p>	<p>Изменить распределение субсидии между организациями прошедших отбор в соответствии с настоящими правилами по следующему принципу:</p> $S_i = S * \frac{V_i * E_i}{\sum_{i=1}^n (V_i * E_i)}$ <p>S_i - объем субсидии выделяемый на организацию S - объем распределяемых бюджетных ассигнований V_i - стоимость автомобилей указанная организацией в заявке E_i - результат предоставления субсидии указанной организацией в заявке При этом, если в соответствии с указанной формулой расчетный размер субсидии по одной или нескольким организациям превышает объем заявленной ими субсидиями, то излишек распределяется следующим образом: в пользу организации, первой следующей по списку, у которой в соответствии с формулой не полностью удовлетворяется заявка, но не более общего заявленного ей объема. Если данный объем достигнут до исчерпания излишка, то он распределяется в пользу следующей по списку организации и так далее, до полного исчерпания распределяемого излишка; результат субсидии в случае предоставления организации субсидии в объеме меньшем заявленного уменьшается пропорционально предоставленной субсидии; в) формирование по результатам отбора и распределения субсидии реестра получателей субсидии в соответствии с присвоенными заявкам организаций порядковыми номерами по форме согласно приложению N 3.</p>

4	<p>Жесткие критерии отбора участников, нацеленные на крупные компании и госкомпании. Отсеиваются малый и средний бизнес. Не учитывается тот факт что в одном договоре может быть несколько единиц техники и мерять по количеству договоров не репрезентативно. В последней редакции добавлено требование по договорам лизинга техники принимаемых как критерий отбора, что они должны касаться только техники которое в прошлом году попала под критерии Минпромторга для целей субсидии, закрывает вход в данный сегмент компаниям, которые раньше им не занимались и монополизировует рынок.</p>	<p>Предлагаем:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Снизить порог прохождения до 50 единиц техники. 2. Разрешить при оценке критериев отбора использовать итоги работы прошлого года компаний по всем видам колесной техники, а не только по технике попадающей под критерии МПТ
5	<p>Ограничение максимального объема в 20% на одно юридическое лицо отрезает большую часть рынка лизинга от программы и ведет к монополизации рынка. С учетом популярности данной программы, подтвержденной на практике, МПТ может не опасаться, что субсидия не будет выбрана даже при ограничении 5%. Если же не ограничивать выборку связанными компаниями, то данное ограничение может быть обойдено вплоть до полного монопольного получения субсидии.</p>	<p>Предлагаем ограничить максимальный объем на одну группу компаний 10% от распределяемого объема. Компании образуют в группу если 25% и более долей контролируется одним юрлицом.</p>
6	<p>Действующие правила за счет критериев отбора практически исключают возможность участия в программе лизинговых компаний – субъектов МСП</p>	<p>Предлагаем следующий механизм: Выделение в общем лимите отдельной квоты для лизинговых компаний – субъектов МСП (не входящих в группы компаний)</p>