

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПЯТОГО СОЗЫВА

**ВЫПИСКА ИЗ ПРОТОКОЛА от 17.10.2011 № 305
ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ**

" 17 " октября 2011 г.

104. О проекте федерального закона № 609287-5 "О внесении изменений в Федеральный закон "О финансовой аренде (лизинге)" (по вопросам государственного регулирования лизинга воздушных судов и лизинга авиационной техники) вносят депутаты Государственной Думы Ю.В.Коган, Ю.А.Напсо.

Принято решение:

1. Направить указанный проект федерального закона Президенту Российской Федерации, в комитеты, комиссию Государственной Думы, фракции в Государственной Думе, Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Правительство Российской Федерации, Общественную палату Российской Федерации, Верховный Суд Российской Федерации, законодательные (представительные) и высшие исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации для подготовки отзывов, предложений, и замечаний, а также на заключение в Правовое управление Аппарата Государственной Думы.

Назначить ответственным в работе над проектом федерального закона Комитет Государственной Думы по экономической политике и предпринимательству.

2. Направить указанный проект федерального закона Президенту Российской Федерации. Отзывы, предложения и замечания направить в Комитет Государственной Думы по экономической политике и предпринимательству до 20 ноября 2011 года.

3. Комитету Государственной Думы по экономической политике и предпринимательству с учетом поступивших отзывов, предложений и замечаний подготовить указанный проект федерального закона к рассмотрению Государственной Думой.

4. Включить указанный проект федерального закона в проект примерной программы законопроектной работы Государственной Думы в период весенней сессии 2012 года (май).

Председатель Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации



Б.В.Грызлов

Законодательное Собрание
Приморского края
Управление делопроизводства и
ведения электронного документооборота
Входящий № 15/2270
Дата: 31.10.2011 Время: 16:42



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПЯТОГО СОЗЫВА

ДЕПУТАТ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ
(2008-2011)

5 октября 2011 г.

№ ЖОА - 1341

Председателю
Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации

Грызлову Б.В.

Уважаемый Борис Вячеславович!

На основании статьи 104 (часть 1) Конституции Российской Федерации вносим на рассмотрение Государственной Думы в качестве законодательной инициативы проект федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон «О финансовой аренде (лизинге)» (по вопросам государственного регулирования лизинга воздушных судов и лизинга авиационной техники).

Просим направить указанный проект федерального закона Президенту Российской Федерации, в комитеты и комиссии Государственной Думы, в депутатские объединения в Государственной Думе, в Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Правительство Российской Федерации, законодательные (представительные) органы

Вх. № 1.1-1335

05 ОКТ 2011

Государственная Дума ФС РФ УДИО
Дата 05.10.2011 Время 16:42
№ 609287-5; 1.1

субъектов Российской Федерации, Верховный Суд Российской Федерации, Конституционный Суд Российской Федерации и Арбитражный Суд Российской Федерации для подготовки предложений и замечаний.

Просим определить ответственным в работе над законопроектом Комитет Государственной Думы по экономической политике и предпринимательству, соисполнителем – Комитет Государственной Думы по транспорту.

Приложение: 1. Законопроект на 11 листах.

2. Пояснительная записка на 5 листах.


3. Финансово-экономическое обоснование на 3 листах.

4. Перечень законодательных актов, подлежащих разработке и введению в действие или отмене, в связи с принятием проекта федерального закона на 1 листе.


5. Заключение Правительства Российской Федерации на 4 листах.

6. Дискета с законопроектом, пояснительной запиской, финансово-экономическим обоснованием и перечнем законодательных актов, подлежащих разработке и введения в действие или отмене.

С уважением,



(Козлов В. В.)



(Ханко А. А.)

Вносится депутатами Государственной Думы
Коганом Ю.В., Напсо Ю.А.

Проект

№ 609287-5

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

О внесении изменений в Федеральный закон «О финансовой аренде (лизинге)»

(по вопросам государственного регулирования лизинга воздушных судов и
лизинга авиационной техники)

Статья 1

Внести в Федеральный закон от 29 октября 1998 года № 164-ФЗ «О
финансовой аренде (лизинге)» (Собрание законодательства Российской
Федерации 2002, № 5, ст. 376; 2004, № 35, ст. 3607; 2005, № 30, ст. 3101;
2006, № 31, ст. 3429; 2010, № 19, ст. 2291) следующие изменения:

1) статью 2 дополнить абзацами следующего содержания:

«лизинг воздушных судов и лизинг авиационной техники (далее -
авиационный лизинг) - вид деятельности, связанный с приобретением за счет
собственных или привлекаемых средств предметов авиационного лизинга и
передачей их физическим и юридическим лицам на основе договора
авиационного лизинга за определенную плату, на определенный срок и на
определенных условиях, обусловленных договором авиационного лизинга, с
правом выкупа или без права выкупа;

договор авиационного лизинга - договор, по которому лизингодатель обязуется приобрести в собственность указанный лизингополучателем предмет авиационного лизинга и предоставить лизингополучателю этот предмет авиационного лизинга за плату во временное владение и пользование для предпринимательских целей с правом выкупа или без права выкупа;

государственное регулирование авиационного лизинга - система экономических и правовых мер, направленных на развитие авиационного лизинга и защиту российских разработчиков, производителей, эксплуатантов и собственников предметов авиационного лизинга.»;

2) статью 3 дополнить пунктом 3 следующего содержания:

«3. Предметами авиационного лизинга может быть авиационная техника гражданской авиации: воздушные суда, их бортовое оборудование и агрегаты, двигатели, тренажеры, наземные радиолокационные средства управления воздушным движением, навигации, посадки и связи, а также средства наземного обслуживания воздушных судов и наземной инфраструктуры.»;

3) статью 4 дополнить пунктом 3 следующего содержания:

«3. Продавец авиационного лизинга может быть только резидентом Российской Федерации.»;

4) статью 10 дополнить пунктом 3 следующего содержания:

«3. Договором авиационного лизинга может быть предусмотрена ответственность лизингодателя за качество и комплектность предмета авиационного лизинга.»;

5) статью 11 дополнить пунктом 4 следующего содержания:

«4. Ответственность за риск гибели, утраты, порчи и сохранности от всех видов имущественного ущерба предмета авиационного лизинга до момента передачи его лизингополучателю несет лизингодатель, если иное не предусмотрено договором.»;

6) дополнить статьей 11¹ следующего содержания:

«Статья 11¹. Изъятие предмета авиационного лизинга

1. В случае нарушения лизингополучателем своих обязательств по договору авиационного лизинга, если такое нарушение в соответствии с этим договором предоставляет лизингодателю право истребовать предмет авиационного лизинга из владения лизингополучателя и такое требование не будет выполнено лизингополучателем в установленный в договоре авиационного лизинга срок, лизингодатель вправе обратиться в суд (арбитражный суд) с иском об истребовании предмета авиационного лизинга из незаконного владения.

2. В качестве мер по обеспечению иска лизингодатель вправе потребовать наложения ареста на предмет авиационного лизинга и (или) запрещения лизингополучателю совершать определенные действия с предметом авиационного лизинга.

3. При изъятии из владения лизингополучателя предмета авиационной техники, установленного на воздушном судне, если осуществление такого изъятия оказалось невозможным без ареста воздушного судна, судебный пристав - исполнитель налагает арест на воздушное судно.»;

7) статью 13 дополнить пунктами 3 и 4 следующего содержания:

«3. Лизингополучатель несет все расходы по содержанию предмета авиационного лизинга, его страхованию в соответствии со статьей 21 настоящего Федерального закона, включая страхование своей ответственности, а также все расходы, возникающие в связи с эксплуатацией, содержанием, техническим обслуживанием этого предмета, если иное не предусмотрено договором авиационного лизинга. Расходы по ремонту предмета авиационного лизинга указываются в договоре между лизингодателем и лизингополучателем.

4. Лизингодатель вправе использовать предмет авиационного лизинга в качестве залога в обеспечение своих обязательств перед любым третьим лицом независимо от того, был ли предмет авиационного лизинга ранее заложен лизингодателем в обеспечение своих обязательств по возврату кредита, предоставленного для приобретения предмета авиационного лизинга.»;

8) дополнить статьями 19¹ и 21¹ следующего содержания:

**«Статья 19¹. Переход права собственности на предметы
авиационного лизинга к третьему лицу**

1. При переходе права собственности на предмет авиационного лизинга к третьему лицу последнее приобретает права и обязанности лизингодателя, кроме прав и обязанностей, неразрывно связанных с личностью прежнего лизингодателя.

2. Лизингодатель должен продолжать осуществлять права и исполнять обязанности, а лизингополучатель уплачивать прежнюю денежную сумму за выполняемые работы (оказываемые услуги), которая в сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные работы (услуги).

Уплачиваемая денежная сумма уменьшает размер лизинговых платежей, причитающихся новому лизингодателю по договору авиационного лизинга.

3. В случае, если право собственности на предмет авиационного лизинга перешло к третьему лицу в результате обращения взыскания на предмет авиационного лизинга или иным образом, договор авиационного лизинга должен продолжать исполняться как лизингополучателем, так и третьим лицом, которое приобретает права и обязанности лизингодателя, в том числе в случае, если третье лицо не имеет лицензии на право осуществления лизинговой деятельности. В течение одного года после приобретения права собственности третье лицо должно получить лицензию на право осуществления лизинговой деятельности либо передать право собственности

на предмет авиационного лизинга другому лицу. В течение этого года лизинговые платежи продолжают относиться на себестоимость.»;

«Статья 21¹. Отнесение на себестоимость расходов, связанных со страхованием предметов авиационного лизинга

Расходы, связанные со страхованием предметов авиационного лизинга и ответственности лизингополучателя или лизингодателя за вред и убытки, причиненные предметом авиационного лизинга, относятся на себестоимость товаров (работ, услуг).»;

9) статью 31 дополнить пунктом 3 следующего содержания:

«3. Механизм ускоренной амортизации может применяться, когда в соответствии с договором авиационного лизинга лизингодатель досрочно расторгает договор авиационного лизинга и передает предмет авиационного лизинга в оперативный лизинг или в аренду.»;

10) дополнить статьями 36¹, 36² и 39 следующего содержания:

«Статья 36¹. Государственные гарантии

1. В целях реализации федеральных проектов авиационного лизинга Правительством Российской Федерации предоставляются государственные гарантии за счет средств федерального бюджета (далее - государственные гарантии).

2. Основными целями предоставления государственных гарантий являются стимулирование инвестиционной активности и привлечение средств инвесторов для развития авиационного лизинга.

Государственные гарантии на осуществление лизинговых операций являются поручительством Правительства Российской Федерации и предоставляются кредиторам субъекта авиационного лизинга под заемные средства для реализации инвестиционных федеральных проектов в сфере авиационного лизинга.

3. Порядок и механизм предоставления государственных гарантий определяются Правительством Российской Федерации.

Общий объем государственных гарантий должен соответствовать объему средств, предусмотренных федеральным бюджетом на очередной год. Указанный объем средств определяется Правительством Российской Федерации при формировании проекта федерального бюджета на очередной год.

4. Правительство Российской Федерации может выступать залогодателем или с использованием в качестве предмета залога федеральной собственности в целях залогового обеспечения инвестиций в авиационный лизинг.

5. Государственные гарантии предоставляются лизингодателям (резидентам Российской Федерации) в пользу кредитных организаций и под кредиты, предоставляемые под инвестиционные проекты авиационного лизинга для производства воздушных судов гражданской авиации отечественного производства, а также совместного производства с предприятиями стран Содружества Независимых Государств на сумму не

менее восьмидесяти пяти процентов от объема инвестиций в проект авиационного лизинга на срок до десяти лет.»;

«Статья 36². Условия предоставления государственной поддержки авиационного лизинга

1. Государственная поддержка за счет средств федерального бюджета или использования федеральной собственности в качестве предмета залога может быть оказана участникам авиационного лизинга и кредитным учреждениям при условии их нахождения на территории Российской Федерации либо осуществления инвестиций в Российской Федерации по договору авиационного лизинга.

2. Государственная поддержка авиационного лизинга осуществляется в соответствии с настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами и нормативными правовыми актами Российской Федерации, а также нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации в пределах их компетенции.

3. Особенности государственной поддержки авиационного лизинга являются:

финансирование перспективных федеральных целевых программ развития авиации и инвестиционных проектов авиационного лизинга в отечественном гражданском авиастроении из федерального бюджета в соответствии с законодательством Российской Федерации;

предоставление инвестиций и государственных гарантий для реализации перспективных федеральных целевых программ развития авиации и инвестиционных проектов авиационного лизинга в отечественном гражданском авиастроении в соответствии с законодательством Российской Федерации;

предоставление субъектам авиационного лизинга права самостоятельно определять сроки ускоренной амортизации предметов авиационного лизинга и списания в качестве амортизационных отчислений более тридцати пяти процентов первоначальной стоимости предмета авиационного лизинга;

выделение в федеральном бюджете средств на возвратной, срочной и платной основе для экспортного кредитования иностранных покупателей воздушных судов гражданской авиации отечественного производства;

выделение в федеральном бюджете субсидий на покрытие разницы между процентными ставками, начисляемыми на суммы кредитов, предоставленных для приобретения воздушных судов гражданской авиации отечественного производства, и рыночными ставками.

4 Мерами государственной поддержки деятельности участников авиационного лизинга, устанавливаемыми федеральными законами и нормативными правовыми актами Российской Федерации, могут быть:

предоставление возможности выделения участникам авиационного лизинга, осуществляющим проекты авиационного лизинга, государственного заказа на поставку воздушных судов гражданской авиации для государственных нужд;

использование федеральных средств в целях залогового обеспечения инвестиций в авиационный лизинг;

предоставление в соответствии с законодательством Российской Федерации налоговых, таможенных и кредитных льгот участникам авиационного лизинга в целях создания благоприятных экономических условий для производства воздушных судов гражданской авиации отечественного производства;

создание, развитие, формирование и совершенствование нормативной правовой базы, обеспечивающей защиту правовых и имущественных интересов участников авиационного лизинга;

предоставление банкам и другим кредитным организациям освобождения от уплаты налога на прибыль, полученную ими от предоставления кредита для реализации договоров авиационного лизинга в соответствии с законодательством Российской Федерации;

другие меры государственной поддержки участников авиационного лизинга, предусмотренные другими федеральными законами и нормативными правовыми актами Российской Федерации.»;

**«Статья 39. Ответственность за нарушение настоящего
Федерального закона**

Лица, виновные в нарушении настоящего Федерального закона, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.»;

11) статью 39 считать статьей 40.

Статья 2

Настоящий Федеральный закон вступает в силу с 1 января 2012 года.

Президент
Российской Федерации

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized Cyrillic letters, likely representing the President of the Russian Federation.

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон «О финансовой аренде (лизинге)»"

(по вопросам государственного регулирования лизинга воздушных судов и лизинга авиационной техники)

В настоящее время остро стоит вопрос об обновлении парка воздушных судов гражданской авиации. Авиационная промышленность России переживает состояние тяжелого и затяжного кризиса.

По сравнению с 1991 годом общий объем производства предприятий авиационной промышленности сократился в несколько раз, а количество производимых самолетов для гражданской авиации сократилось – в десятки раз.

Несмотря на то, что крупные заводы способны выпускать около 350 самолетов и 300 вертолетов ежегодно, в последние годы производилось лишь незначительное количество воздушных судов гражданских самолетов, хотя потребность в воздушных перевозках резко возросла и Российская Федерация постепенно переходит на воздушные суда иностранного производства.

Потребность российской гражданской авиации в новых самолетах составляет более 1000 самолетов и вертолетов, так как более 75% гражданских самолетов работают на ресурсах, продленных сверх значений, предусмотренных техническими заданиями.

По информации Министерства транспорта Российской Федерации к началу 2011 года в составе гражданской авиации находились самолеты Ил-62 – 16 ед., Ил-86 – 7 ед., Ту-154Б – 18 ед., Ту-134 – 99 ед., Ил-76 (всех модификаций) – 49 ед., и Ту-154М – 81 ед., т.е. всего 270 ед.

Исходя из оценки и прогноза показателей летной годности перечисленных самолетов их эксплуатация может продолжаться до 2020 года, но потребует значительных средств для ремонта и модернизации, так как значительное количество российских гражданских воздушных судов находятся в заключительной стадии эксплуатации и работают на ресурсах, продленных сверх значений, предусмотренных техническими заданиями.

С 1999 – 2011 годов ежегодно подлежало списанию значительное количество гражданских воздушных судов, выработавших полностью свой ресурс. Если российский парк гражданских воздушных судов не будет пополняться воздушными судами нового поколения, которые будут отвечать современным требованиям по экономичности и экологии, российские авиакомпании утратят возможность осуществлять международные перевозки на отечественных воздушных судах, что приведет к их вытеснению с внутреннего рынка иностранными конкурентами, которое в последние годы происходит постоянно, чем обеспечивается рост рабочих мест в иностранных государствах.

Правительством Российской Федерации неоднократно указывалось, что на каждый вложенный рубль из федерального бюджета в авиационную промышленность доходы равны 2,9 рублей.

Председатель Правительства Российской Федерации, посетив московский авиасалон в середине августа 2009 года подверг критике авиастроителей, указав, что не выполняются планы производства гражданских воздушных судов. Кризис, по его мнению, только усугубил проблему – плохое корпоративное управление, высокие издержки, низкая производительность труда и потребовал разработать программу финансовой стабилизации отрасли, а также совершенствовать механизм поддержки производства отечественной авиатехники. Конкуренты на мировых рынках имеют прямую поддержку со стороны своих правительств.

Правила по возмещению субсидий на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, а также части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на приобретение воздушных судов Правительством Российской Федерации разработаны, утверждены и остаются в силе в Постановлении Правительства Российской Федерации от 26.06.2002 года № 466.

Предлагаемый законопроект является поддержкой Правительства Российской Федерации по стабилизации авиационной отрасли и поддержки производства отечественных воздушных судов нового поколения.

Дефицит воздушных судов нового поколения, отвечающих мировым стандартам, эффективности и качеству авиаперевозок, неуклонно возрастает. С учетом предстоящего списания большей части воздушных судов и прогнозируемой потребности в обновлении парка авиационной техники до 2015 года потребуются ввести в эксплуатацию более тысячи отечественных воздушных судов, в том числе около 400 магистральных, 500 региональных и 160 грузовых.

Тем более, что постоянно остро стоит вопрос о шумности некоторых типов отечественных самолетов, так как с 2002 года стали более жесткими нормы ИКАО и Евроконтроля по шумам.

По новым правилам под запрет могут попасть некоторые типы воздушных судов, что может заставить прекратить их полеты в 15 европейских стран.

Ссылки на значительные эксплуатационные расходы отечественных самолетов из-за роста цен на авиатопливо не соответствует действительности, так как себестоимость летного часа, в который входит и стоимость авиатоплива составляет: для самолетов Ил-62М - около 4000 долларов США, ИЛ-76 - около 6000 долларов США, что ниже себестоимости летного часа самолетов иностранного производства "Doeing" – 747, 767 и 777 – 22000 - 28000 долларов США.

Своим постановлением Правительство Российской Федерации освободило ОАО "Аэрофлот" от таможенных пошлин при взятии в лизинг самолетов на сумму более 1 млрд. долларов США, обязав ОАО "Аэрофлот" произвести закупку самолетов отечественного производства. Однако ОАО

"Аэрофлот" не только не закупает самолеты, но и не взял в лизинг ни одного российского самолета. Значительное количество самолетов иностранного производства (А-310, Б-737 и другие) выполняют рейсы по России, вытесняя российских авиационных перевозчиков даже с внутреннего рынка.

Перечисление западным производителям и авиакомпаниям за последние годы около 1,5 млрд. долларов США значительно укрепили конкурентов Российской Федерации на международном рынке, а фирмы "Боинг" и "Эрбас-Индастри" за этот же период создали многочисленные новые рабочие места.

За 1,5 млрд. долларов США можно было бы значительно заменить самолетомоторный парк российского производства на самолеты нового поколения.

К сожалению, ни одна российская авиакомпания не располагает возможностью самоинвестирования для обновления парка воздушных судов, а закупать воздушные суда по полной цене авиационные компании также не в состоянии. Например, стоимость современных гражданских судов российского производства нового поколения составляет от 10 до 50 млн. долларов США. В то же время приобретать воздушные суда в лизинг, а затем выплачивать лизингодателю, вполне реальный и в сегодняшней экономической ситуации единственный путь обновления авиационного парка.

По данным Правительства Российской Федерации 4-5 воздушных судов в 2000 - 2010 годах уже фактически производились по лизинговой схеме, но договоры заключались очень тяжело. Правительство Российской Федерации неоднократно заявляло, что решило поддержать лизинговую схему и планирует ежегодно производить по ней 25 воздушных судов и более. В иностранных государствах более 70% воздушных судов авиационными перевозчиками приобретаются по лизинговым схемам. При этом средний срок лизинговых операций составляет 10 - 15 лет, а средние ставки составляют 6 - 7% годовых.

В Российской Федерации в настоящее время сертификаты типа имеют самолеты новой модификации Ил-96-300, Ту-204, Ту-214 и Ан-140. Ведется разработка и завершены государственные испытания новых типов воздушных судов Ту-234, Ту-324, ГП-60С, ГП-60СД, которые по многим показателям превосходят самолеты иностранного производства, однако сертификаты типа они не имеют, в связи с чем возможности серийного производства они также не имеют. За последние годы в соответствии с международными нормами сертифицировано более пятнадцати типов самолетов и вертолетов российской разработки, что обеспечивает возможность модернизации парка гражданской авиации на длительную перспективу.

Анализ действующей нормативной правовой базы по вопросу лизинга показывает, что при государственном регулировании лизинга воздушных судов и лизинга авиационной техники (далее – авиационный лизинг) имеется ряд нерешенных проблем, которые нуждаются в законодательном

регулировании и которые можно решить внесением изменений в Федеральный закон «О финансовой аренде (лизинге)».

К основным проблемам и особенностям авиационного лизинга, которые требуют законодательного урегулирования можно отнести:

значительную стоимость предметов авиационного лизинга (особенно воздушных судов) – от 10 до 50 миллионов долларов США за каждое воздушное судно;

длительные сроки эксплуатации воздушных судов, вследствие чего удлиняются сроки авиационного лизинга (10 - 15 лет) и возврата кредита;

необходимость обязательной государственной поддержки и гарантий финансовых рисков в объеме не менее 85% от объема кредита;

необходимость выделения субсидий российским производителям воздушных судов на возмещение затрат за уплату процентов по кредитам, полученных в российских кредитных организациях на закупку воздушных судов гражданской авиации отечественного производства с последующей передачей их российским авиационным компаниям по договору авиационного лизинга и на техническое перевооружение.

В предлагаемом законопроекте отражены правовые нормы, которые могут позволить в полной мере использовать лизинговую схему для производства отечественных воздушных судов гражданской авиации.

В законопроекте даны правовые нормы обязанностей участников авиационного лизинга (изменения в статье 11), в которой определено, что риск гибели, утраты, порчи предметов авиационного лизинга с момента принятия в собственность лизингодателем до момента передачи его лизингополучателю несет лизингодатель, если иное не предусмотрено договором.

К особенностям авиационного лизинга можно отнести и правовые нормы по переходу собственности на предметы авиационного лизинга к третьему лицу (новая статья 19¹).

В новой статье 36¹ «Государственные гарантии» изложены государственные гарантии при осуществлении авиационного лизинга, в которой установлено, что условия и порядок предоставления государственных гарантий определяет Правительство Российской Федерации за счет средств федерального бюджета и только для резидентов Российской Федерации.

В новой статье 36² «Условия предоставления государственной поддержки авиационного лизинга» установлены правовые нормы мер государственной поддержки участников авиационного лизинга:

предоставления участникам авиационного лизинга, осуществляющим проекты авиационного лизинга, государственного заказа на поставку воздушных судов гражданской авиации для государственных нужд;

использование федеральных средств в целях залогового обеспечения инвестиций в авиационный лизинг;

предоставление в законодательном порядке налоговых, таможенных и кредитных льгот участникам авиационного лизинга в целях создания

благоприятных экономических условий для производства воздушных судов гражданской авиации отечественного производства;

предоставление банкам и другим кредитным организациям освобождения от уплаты налога на прибыль, полученную ими от предоставления кредита для реализации договоров авиационного лизинга.

При подготовке законопроекта учтены замечания, изложенные в Заключении Правительства Российской Федерации от 27 сентября 2011 года исх. № 4835п-П9.

Что касается замечания, касающегося дублирования статьи 22 Федерального закона, то в тексте законопроекта (пункт 5 статьи 1) ответственность за риск гибели, утраты, порчи и сохранности от всех видов имущественного ущерба предмета авиационного лизинга до момента передачи его лизингополучателю несет лизингодатель, что не предусмотрено статьей 22.

Изменения в Федеральный закон "О государственном регулировании развития авиации", Воздушный кодекс Российской Федерации, Федеральный закон "Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации", Налоговый кодекс Российской Федерации, Таможенный кодекс Российской Федерации, Бюджетный кодекс Российской Федерации, Гражданский кодекс Российской Федерации и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях будут внесены после принятия настоящего законопроекта в первом чтении.

Принятие данного законопроекта может потребовать дополнительного расходования средств из федерального бюджета, не потребует увеличения численного состава федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, а также иных государственных органов, образуемых в соответствии с Конституцией Российской Федерации.



Финансово-экономическое обоснование

проекта федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон «О финансовой аренде (лизинге)»

(по вопросам государственного регулирования лизинга воздушных судов и лизинга авиационной техники)

Потребность замены воздушных судов гражданской авиации (различной модификации) на новые воздушные суда на начало 2012 года может составить: самолетов - более 700, вертолетов - более 300. В соответствии с прогнозом списания авиационной техники к 2012 году в эксплуатации останется 2/3 имеющихся в настоящее время пассажирских самолетов, а в 2015 их останется 30%.

Между тем, закупать воздушные суда по полной их стоимости российские авиационные компании, обслуживающие воздушные перевозки граждан и грузов, не в состоянии.

Например, стоимость модернизированных самолетов Ил-62, Ил-86, Ту-154Б, Ту-134, Ил-76 (всех поколений), Ту-154М, а также новых самолетов Ил-96-300, Ту-204, Ту-214и Ан-140 колеблется от 10 до 50 млн. долларов США за каждый самолет.

Для полной замены авиационного парка устаревших гражданских воздушных судов на новые типы самолетов (стоимостью свыше 10 млн. долларов США каждый) потребуется свыше 7 млрд. долларов США, что непосильно авиационным организациям.

В то же время приобретать авиационную технику в лизинг, а затем выплачивать кредит лизингодателю частями - вполне реальный и, в сегодняшней экономической ситуации, единственный путь обновления новыми воздушными судами авиационного парка гражданской авиации.

Другой особенностью замены воздушных судов гражданской авиации на новые является то, что и при государственной поддержке лизинга воздушных судов и лизинга авиационной техники (далее - авиационный лизинг) для возврата кредита лизингодателю потребуется длительный срок эксплуатации воздушных судов, их своевременный ремонт и обслуживание и соответственно длительный срок возврата кредита. При этом существует и определенный финансовый риск.

Президентом Российской Федерации были утверждены "Основы политики Российской Федерации в области авиационной деятельности". Принято и несколько федеральных целевых программ развития авиации, главные из которых "Развитие гражданской авиационной промышленности России" и "Федеральная целевая программа реструктуризации оборонного комплекса", где тоже есть раздел по авиации. Правительство Российской Федерации подписало постановление о развитии авиационного лизинга, выделении средств и привлечении банков.

До начала 90-х годов ежегодно закупалось не менее 100 воздушных судов гражданской авиации, однако с 2001 году ежегодно российские авиаперевозчики смогли приобретать всего 4 новых воздушных судов.

До 90-х годов функции лизинговой компании выполняло Министерство гражданской авиации, которое, видимо, необходимо возродить. Оно получало из федерального бюджета средства, приобретало воздушные суда и за счет их эксплуатации постепенно возвращало эти средства в бюджет.

В 2000-2008 годов в стране фактически ежегодно по 4-5 воздушных судов гражданской авиации производилось и в настоящее время производится по лизинговой схеме со средними ставками годовых до 15%.

На конкурсной основе были определены две компании, которые обеспечивали необходимую государственную поддержку для приобретения и передачи авиакомпаниям в лизинг отечественных воздушных судов. Это были лизинговые компании "Ильюшин-финанс" и "Финансовая лизинговая компания". Так как было предусмотрено государственное участие в акционерном капитале данных компаний, то государство стало владельцем 38% акций этих компаний.

Если законодательно урегулировать механизм авиационного лизинга, лизинговые компании смогут привлекать не только государственные и собственные средства, но и дополнительные средства, в том числе и иностранных инвесторов.

Принятие проекта федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон «О финансовой аренде (лизинге)» (по вопросам государственного регулирования авиационного лизинга) может потребовать дополнительное финансирование из средств федерального бюджета, объемы которого полностью зависят от решения Правительства Российской Федерации.

Учитывая высокую капиталоемкость, длительный срок производства и окупаемости авиационной техники в законопроекте предусмотрена государственная поддержка отечественных предприятий авиационной промышленности за счет средств федерального бюджета.

Правительство Российской Федерации неоднократно заявляло, что по лизинговой схеме с участием государства и лизингодателей имеется возможность организовать производство более 20 летательных аппаратов.

Кредиты, предоставляемые для реализации федеральных целевых программ развития гражданской авиации и инвестиционных проектов авиационного лизинга для производства свыше 20 новых воздушных судов гражданской авиации и радиотехнических средств управления воздушным движением отечественного производства, могут потребовать ежегодные расходы из средств федерального бюджета около 6,0 – 7,0 млрд. рублей, которые могут быть распределены на:

государственные гарантии российским лизинговым компаниям (резидентам Российской Федерации) по возврату кредитов, предоставленных им для осуществления авиационного лизинга – 4,8-5,4 млрд. руб.

экспортное кредитование иностранных лизингодателей и лизингополучателей гражданских воздушных судов и радиотехнических средств управления воздушным движением отечественного производства
- 0,50-0,8 млрд.руб.

выделение субсидий для покрытия разницы между процентными ставками, начисляемые на сумму кредитов, предоставленных для производства гражданских воздушных судов и радиотехнических средств управления воздушным движением отечественного производства, и рыночными ценами
- 0,7-0,8 млрд.руб.

Указанные субсидии предоставлялись за счет средств, предусмотренных федеральным бюджетом в 2009 году – свыше 445 млн.рублей, в 2010-2011 годах – 788 млн. рублей ежегодно.

Реализация данного законопроекта может потребовать некоторое увеличение средств, которые выделяются в настоящее время, позволит законодательно закрепить механизм авиационного лизинга, восстановить производство отечественной авиационной промышленности и сбыт воздушных судов гражданской авиации.

Развитие авиационного лизинга будет способствовать наполнению федерального бюджета, так как при производстве каждого самолета поступление в бюджет может составить около 40% стоимости каждого самолета.



П Е Р Е Ч Е Н Ь

законодательных актов, подлежащих разработке и введению в действие или отмене, в связи с принятием проекта федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О финансовой аренде (лизинге)»

(по вопросам государственного регулирования лизинга воздушных судов и лизинга авиационной техники)

В случае принятия проекта федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О финансовой аренде (лизинге)» (по вопросам государственного регулирования лизинга воздушных судов и лизинга авиационной техники) может потребоваться внесения изменений в:

Федеральный закон "О государственном регулировании развития авиации";

Воздушный кодекс Российской Федерации;

Федеральный закон "Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации";

Налоговый кодекс Российской Федерации;

Таможенный кодекс Российской Федерации;

Бюджетный кодекс Российской Федерации;

Гражданский кодекс Российской Федерации;

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.





**ПРАВИТЕЛЬСТВО
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

« 27 » сентября 2011 г.

№ 4835п-П9

МОСКВА

✓ Депутату Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации

Ю.А.Напсо

Государственная Дума
Федерального Собрания
Российской Федерации

На № НЮА-1300 от 7 июня 2011 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

**на проект федерального закона "О внесении изменений
в Федеральный закон "О финансовой аренде (лизинге)", вносимый
депутатами Государственной Думы Ю.А.Напсо и Ю.В.Коганом**

В соответствии с частью 3 статьи 104 Конституции Российской Федерации Правительством Российской Федерации рассмотрен проект федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон "О финансовой аренде (лизинге)" с учетом финансово-экономического обоснования.

Законопроектом предлагается внести в Федеральный закон "О финансовой аренде (лизинге)" (далее - Федеральный закон) изменения, установив особенности правового регулирования авиационного лизинга.

Необходимо отметить, что в законопроекте используется не применяемое в законодательстве Российской Федерации понятие "авиационный лизинг" (в нормативных правовых актах употребляются понятия "лизинг воздушных судов", "лизинг авиационной техники").

Пунктом 1 статьи 1 законопроекта предлагается установить, что государственное регулирование авиационного лизинга - это система экономических и правовых мер, направленных на развитие авиационного лизинга и защиту российских разработчиков, производителей, эксплуатантов и собственников предметов авиационного лизинга.

Вместе с тем регламентация вопросов, связанных с государственной защитой российских разработчиков, производителей, эксплуатантов предметов лизинга авиационной техники, выходит за рамки предмета правового регулирования Федерального закона, сферой применения которого является лизинг имущества.

Государственная Дума ФС РФ УДИО

Дата 28.09.2011 Время 20:02

№ 606394-5: 3.3

21083142.doc



В качестве мер государственной поддержки авиационного лизинга в предлагаемой законопроектом статье 36² Федерального закона предусматриваются, в частности, финансирование федеральных целевых программ развития авиации и инвестиционных проектов авиационного лизинга из федерального бюджета, предоставление инвестиций и государственных гарантий, налоговых, таможенных и кредитных льгот.

Однако указанные вопросы регламентируются иными нормативными правовыми актами и при необходимости могут быть ими урегулированы. Например, порядок предоставления государственных гарантий закреплен Бюджетным кодексом Российской Федерации, таможенных и налоговых льгот - Таможенным кодексом Таможенного союза и Налоговым кодексом Российской Федерации соответственно.

Аналогичное замечание касается пункта 7 статьи 1 законопроекта об особенностях залога при авиационном лизинге, поскольку данные вопросы регулируются Федеральным законом "Об ипотеке (залоге недвижимости)".

В отношении мер государственной поддержки субъектов лизинга авиационной техники необходимо также отметить, что в случае принятия закона, предусматривающего увеличение расходных обязательств по существующим видам расходных обязательств или введение новых видов расходных обязательств, которые до его принятия не исполнялись ни одним публично-правовым образованием, нормы, определяющие источники и порядок исполнения новых видов расходных обязательств (в том числе в случае необходимости порядок передачи финансовых ресурсов на новые виды расходных обязательств в соответствующие бюджеты бюджетной системы Российской Федерации), должны содержаться в таком законе (пункт 1 статьи 83 Бюджетного кодекса Российской Федерации).

Кроме того, в соответствии с пунктом 2 статьи 83 Бюджетного кодекса Российской Федерации выделение бюджетных ассигнований на принятие новых видов расходных обязательств или увеличение бюджетных ассигнований на исполнение существующих видов расходных обязательств может осуществляться только с начала очередного финансового года при условии включения соответствующих бюджетных ассигнований в закон (решение) о бюджете либо в текущем финансовом году после внесения соответствующих изменений в закон (решение) о бюджете при наличии соответствующих источников дополнительных поступлений в бюджет и (или) при сокращении бюджетных ассигнований по отдельным статьям расходов бюджета.

Вместе с тем законопроект не предусматривает внесение в закон о федеральном бюджете соответствующих изменений.



Пунктом 3 статьи 1 законопроекта статья 4 Федерального закона дополняется нормой, устанавливающей, что продавец авиационного лизинга может быть только резидентом Российской Федерации.

Следует отметить, что согласно Федеральному закону (пункт 2 статьи 4) любой из субъектов лизинга может быть резидентом Российской Федерации или нерезидентом Российской Федерации.

В представленных материалах не содержатся необходимые обоснования для введения указанной особенности в отношении лизинга авиационной техники.

Кроме того, данное положение законопроекта лишает лизингодателей возможности заключать договоры купли-продажи предмета лизинга авиационной техники с иностранными продавцами, что нарушает принцип признания равенства участников гражданских отношений, закрепленный Гражданским кодексом Российской Федерации.

Пунктом 4 статьи 1 законопроекта предлагается дополнить статью 10 Федерального закона пунктом, согласно которому договором авиационного лизинга может быть предусмотрена ответственность лизингодателя за качество и комплектность предмета авиационного лизинга в случае, если его выбор осуществляется лизингодателем по поручению лизингополучателя.

Однако пунктом 2 статьи 670 Гражданского кодекса Российской Федерации установлено, что если иное не предусмотрено договором финансовой аренды, арендодатель не отвечает перед арендополучателем за выполнение продавцом требований, вытекающих из договора купли-продажи, кроме случаев, когда ответственность за выбор продавца лежит на арендодателе. При этом согласно указанному пункту статьи 670 Гражданского кодекса Российской Федерации в случае выбора продавца арендодателем арендополучатель вправе по своему выбору предъявлять требования, вытекающие из договора купли-продажи, как непосредственно продавцу имущества, так и арендодателю, которые несут солидарную ответственность.

В соответствии с частью второй статьи 665 Гражданского кодекса Российской Федерации возможность выбора продавца и приобретаемого имущества арендодателем может быть предусмотрена договором лизинга, а не поручением лизингополучателя.

Пункт 5 статьи 1 законопроекта дублирует установленные статьей 22 Федерального закона нормы о распределении рисков между сторонами договора лизинга.



Пунктом 6 статьи 1 законопроекта Федеральный закон дополняется статьей 11¹, закрепляющей право лизингодателя обратиться в суд с иском об истребовании предмета авиационного лизинга из незаконного владения в случае нарушения лизингополучателем своих обязательств по договору авиационного лизинга, если такое нарушение в соответствии с этим договором предоставляет лизингодателю право истребовать предмет авиационного лизинга из владения лизингополучателя и такое требование не будет выполнено в установленный в договоре срок.

При этом необходимо учитывать, что кредитор также вправе потребовать возмещения убытков вместо требования передать ему вещь, являющуюся предметом обязательства (часть вторая статьи 398 Гражданского кодекса Российской Федерации).

Пунктом 8 статьи 1 законопроекта Федеральный закон дополняется статьей 19¹, предусматривающей возможность приобретения прав и обязанностей лизингодателя третьим лицом, в том числе в случае, если третье лицо не имеет лицензии на право осуществления лизинговой деятельности.

Вместе с тем Федеральным законом "О лицензировании отдельных видов деятельности" определен исчерпывающий перечень подлежащих лицензированию видов деятельности, которым лицензирование лизинговой деятельности не предусмотрено.

Абзацем шестым пункта 4 статьи 36² Федерального закона в редакции законопроекта предусмотрена возможность освобождения банков и других кредитных организаций от уплаты налога на прибыль, полученную ими от предоставления кредита для реализации договоров авиационного лизинга.

Однако согласно пункту 3 статьи 56 Налогового кодекса Российской Федерации льготы по федеральным налогам устанавливаются Налоговым кодексом Российской Федерации.

Следует отметить, что статья 39 Федерального закона в редакции законопроекта носит декларативный характер, поскольку не содержит положений, устанавливающих ответственность лиц, виновных в нарушении Федерального закона, как указано в наименовании данной статьи.

На основании изложенного Правительство Российской Федерации законопроект не поддерживает.

Заместитель Председателя
Правительства Российской Федерации -
Руководитель Аппарата Правительства
Российской Федерации



В.Володин