

# Предложения участников четвертой российской конференции по специальной автомобильной технике «Спецавтотехника 2015»

## Комплекс мер по защите производителей специальной автомобильной техники в РФ

### Общие положения

Многие промышленные предприятия РФ обеспокоены ростом ввоза бывшей в употреблении спецтехники на территорию России и Таможенного союза. Противодействием данной проблемы отечественные автопроизводители занимаются на протяжении нескольких лет. За это время удалось систематизировать и накопить много информации, связанной с возможностью защиты внутреннего рынка и обновления отечественного парка спецавтотехники, а также разработать собственные инициативы, в т.ч. и юридические механизмы, по отстаиванию своих интересов путем внесения изменений в действующее законодательство России и Таможенного Союза. Для устранения фактически сложившегося на территории России льготного режима в пользу иностранных производителей спецтехники, в том числе импортеров бывшей в употреблении техники, которая зачастую представляет из себя «промышленный мусор», необходимо принятие Россией следующих аналогичных мер на уровне указов Президента России и Постановлений Правительства РФ:

1. Полное ограничение ввоза бывшей в употреблении спецтехники из Европейского союза. Именно конкуренция с такой продукцией делает невозможным наращивание собственного промышленного производства аналогичных видов техники в России. Инициатива по безотлагательной отмене (запрета) импорта спецтехники осенью прошлого года озвучивалась советником Президента России С.Ю. Глазьевым ([glaziev@bk.ru](mailto:glaziev@bk.ru)).

2. Усиление нетарифной защиты. Во всем мире стандарты и процедуры сертификации товаров являются серьезным препятствием для доступа на рынок товаров. При этом именно технические барьеры сегодня позволяют западным странам эффективно защищаться от российской продукции в силу сложных и предельно «зарегулированных» процедур получения сертификатов безопасности для доступа на европейский рынок.

3. Разработка и внедрение допустимых в рамках Соглашения с ВТО дополнительных технических барьеров по аналогии с теми, которые уже действуют в отношении отечественного экспорта в Европе (в технических регламентах, ГОСТах, нормативных актах по порядку проведения технических экспертиз и аккредитации и др.), в целях выравнивания условий деятельности отечественных и западных производителей на основе копирования («отзеркаливания») европейских требований по сертификации бывшей в употреблении техники и имплементации ее в нормы российского законодательства (ЕЭК).

4. Внесение изменения в действующее законодательство РФ.

4.1. Для решения проблемы ограничения ввоза на территорию России «промышленного мусора» необходимо доработать проект постановления Правительства России, предусматривающий принятие законодательных мер, не противоречащих обязательствам Российской Федерации в ВТО, по признанию бывшей в употреблении техники отходами производства и потребления в соответствии с Федеральным законом от 24.06.1998 № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления».

Примечание: В соответствии с требованиями данного Закона ввоз отходов на территорию Российской Федерации в целях их использования осуществляется на основании специального разрешения. Порядок трансграничного перемещения отходов установлен Правительством Российской Федерации в постановлении Правительства РФ от 17.07.2003 № 442 «О трансграничном перемещении отходов», в котором утвержден «Перечень отходов, ввоз (вывоз) которых на территорию (с территории) Российской Федерации осуществляется по лицензии Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, выдаваемой на основании разрешения Федеральной службы по надзору в сфере природопользования (ее территориальных органов) на трансграничное перемещение отходов» (приложение № 1 к данному постановлению).

При этом, введение данных мер будет также способствовать притоку иностранных инвестиций для открытия новых производств на территории России и не вызовет серьезной критики со стороны западных производителей новых транспортных средств, поскольку они также заинтересованы в расширении рынка и увеличении продаж своей продукции.

4.2. Для создания равных условий деятельности российских и иностранных компаний необходимо рассмотреть возможность внесения изменений в Положение о порядке ввоза на таможенную территорию Таможенного союза продукции (товаров), в отношении которой устанавливаются обязательные требования в рамках Таможенного союза, утвержденного Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 25 декабря 2012 г. № 294.

Примечание: Согласно пункту 5 данного Положения представление таможенным органам документов, удостоверяющих соответствие продукции (товаров) обязательным требованиям, или сведения о таких документах не требуется при помещении под таможенные процедуры, указанные в пункте 4 Положения, продукции (товаров):

- бывшие в употреблении (эксплуатации);
- ввозимые в единичных экземплярах (количествах), предусмотренных одним внешнеторговым договором исключительно для собственного пользования декларантом;
- ввозимой (ввезенной) физическими лицами для личного пользования.

Именно вышеназванные случаи (так называемый упрощенный порядок ввоза продукции (товаров) являются основной причиной возросшего импорта и снижению объемов производства полуприцепной техники на территории России и Таможенного союза и требуют исключения из упрощенного порядка ввоза на территорию Таможенного союза импортных товаров с распространением на них общего правила, установленного пунктом 4 Положения, в соответствии с которым при помещении товаров под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, таможенным органам представляются документы, удостоверяющие соответствие продукции (товаров) обязательным требованиям, или сведения о таких документах, в том числе одобрение типа транспортного средства.

4.3. Необходимо принять меры по внесению изменений в решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 «О безопасности колесных транспортных

средств», вступившего в силу с 1 января 2015 г., в части установления более жестких требований к сферам безопасности и защиты окружающей среды по отношению к импортной технике, бывшей в эксплуатации, имплементации в него требований европейского законодательства в области порядка допуска на рынок бывшей в употреблении техники.

4.4. Рекомендовать Правительству Российской Федерации разработать комплекс мер по господдержке отечественных производителей специальной техники.

#### 5. Наведение порядка в системе аккредитации и сертификации.

Необходимо рассмотреть вопрос о передаче «Росаккредитации» из ведения Минэкономразвития России в ведение Минпромторга России, а также усиление состава аппарата Росаккредитации, ее территориальных органов, а также экспертных организаций лицами, преимущественно имеющими базовое техническое образование, а также дополнительное образование в других областях. Требуется также кратное усиление контроля и надзора за деятельностью как сертифицирующих органов, так и экспертов в первую очередь, со стороны органа по аккредитации.

*Примечание:* В настоящее время в России сертификации подлежит 96% продукции, в ЕС около 16%. К сожалению, данная статистика не дает повода для радостей, поскольку система аккредитации в России работает на пользу иностранных производителей и импортеров бывшей в употреблении спецтехники. Не для никого не секрет, что сегодня в России есть тысячи сертификационных органов, где можно получить сертификаты о соответствии без фактического проведения испытаний. Завершение реформ в этой области будет пресекать факты выдачи органами по сертификации и испытательными лабораториями фиктивных сертификатов и протоколов, обеспечивать надлежащий контроль за работой сертификационных органов и экспертных организаций, эффективную выработку государственной политики в области аккредитации и сертификации.

#### 6. Принятие законодательных решений по обновлению парка спецтехники.

В настоящее время в РФ до 95% спецтехники закупается коммерческими структурами, не подпадающими под действие федеральных законов о федеральной контрактной системе и закупках отдельными юридическими лицами (бюджетные и автономные учреждения, школы, больницы, библиотеки и др.). В целях эффективного действия уже принятых Правительственных постановлений необходимо расширение понятия «государственных и муниципальных нужд» и распространение их действия на крупнейшие компании, получающие прибыль за счет разработки недр, добычи полезных ископаемых, принадлежащих государству (ОАО «Газпром», ОАО «Роснефть», ОАО «Росатом», ОАО «Транснефть» и др. и все их дочерние структуры)

*Примечание:* Действующее в настоящее время законодательство в неполной мере защищает интересы российских компаний, хотя в последнее время были приняты различные нормативные акты, в том числе Правительством России были приняты Постановления от 14 июля 2014 г. № 656 «Об установлении запрета на допуск отдельных видов товаров машиностроения, происходящих из иностранных государств, для целей осуществления закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд», от 31 января 2015 г. № 84 о внесении изменения в вышеназванное постановление в части расширения перечня видов товаров машиностроения.

7. Принятие комплекса мер государственной поддержки по защите внутреннего рынка специальной техники, при которых станет экономически нецелесообразно использовать морально устаревшую, не отвечающую требованиям технических регламентов спецтехнику (повышение транспортного налога, страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности).

Примечание: Необходимо дополнение ст. 361 главы 28 части 2 Налогового кодекса РФ положениями об установлении возрастных коэффициентов к налоговым ставкам на транспортные средства с момента выпуска которых прошло более 5 лет (повышение налогов на эксплуатацию старой, выработавшей ресурс спецтехники в целях созданию условий по обеспечению спроса на приобретение потребителями новой техники). Дополнить ст. 16 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» новым абзацем, в соответствии с которым владельцам транспортных средств, полной технически допустимой максимальной массой более 3,5 тонны, с момента выпуска которых прошло более 20 лет, независимо от формы собственности и ведомственного подчинения, запрещается их использование для выполнения перевозок пассажиров и грузов на коммерческой основе (ограничение использования устаревшей техники для коммерческого использования в целях недопущения аварий и экологических катастроф). Требуется введение утилизационного сбора на всю без исключений специальную технику.

Для справки:

1. В КНР на законодательном уровне установлен запрет на ввоз бывших в употреблении автомобилей.
2. В Бразилии чрезвычайно высоки пошлины (от 25 до 70%) на ввоз готовых полуприцепов-цистерн.
3. В Индии установлены пошлины на ввоз новых иностранных автомобилей в размере 60 %, на поддержанные иномарки от 120 до 200 %. В России на ввоз полуприцепов – цистерн действует пошлина 12,5% и она является максимальной.
4. Законодательство ФРГ о сертификации занимает почти 600 страниц мелкого шрифта, именно поэтому ввоз бывшей в употреблении спецтехники в Германию незначителен.
5. В Австралии и США установлены в государственных стандартах иные нормы по длине полуприцепа-цистерны. Таким образом, европейские полуприцепы невозможно ввести в США, а полуприцепы Европы – в США. Определенный цвет фонарей и отделка кабины водителя также является обязательным требованием.