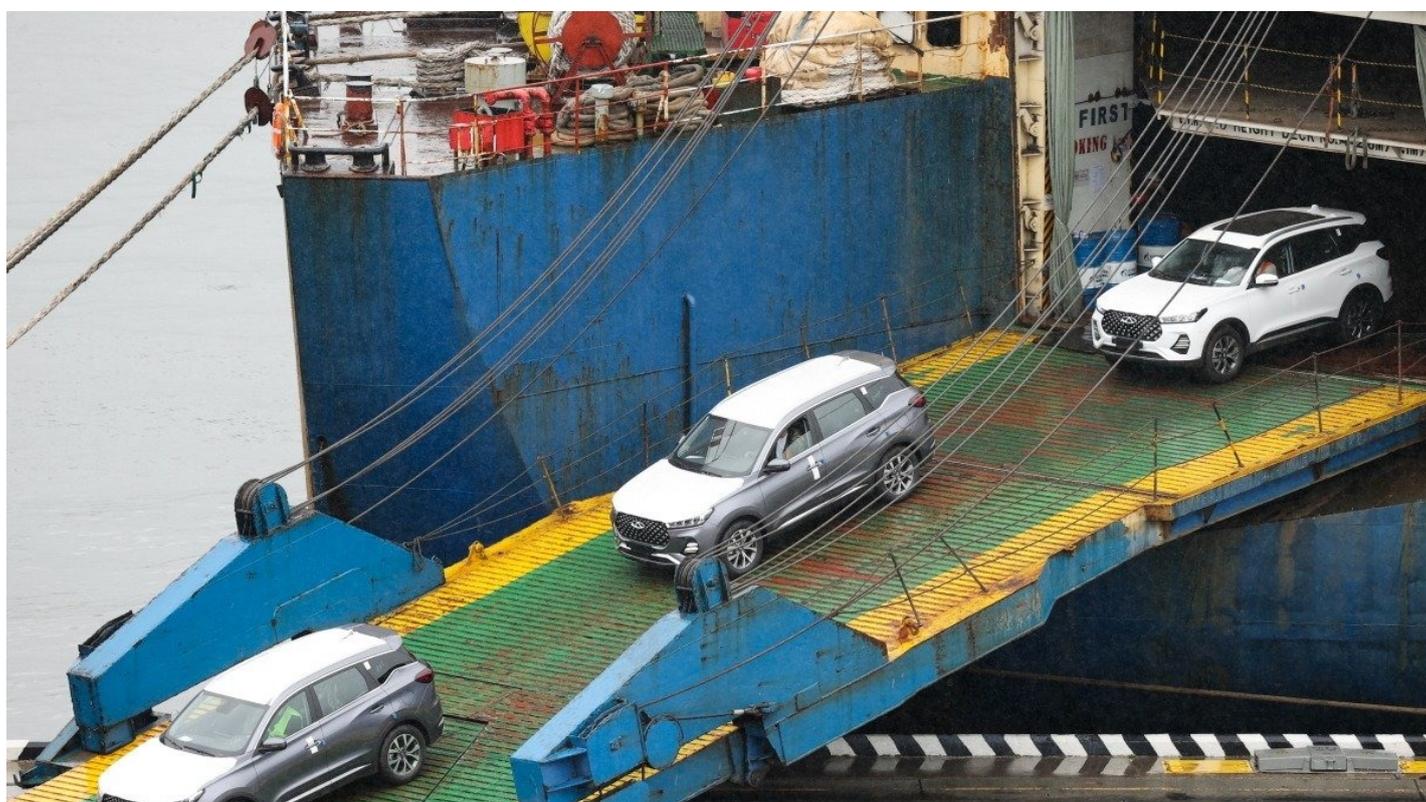


Чайна-карам дали карт-бланш

Минпромторг изменил правила параллельного импорта автомобилей на пользу китайским концернам и фактически во вред России: объясняет юрист



Растаможка автомобилей из Китая. Фото: Юрий Смитюк / ТАСС

08:15, 21 ноября 2023,

Валерия Федоренко

собкор «Новой»



полную версию материала со всеми мультимедиа-элементами вы можете прочитать [по этой ссылке](#) или отсканировав QR-код →

Новые правила, принятые Минпромторгом в пользу оставшихся в России китайских концернов, остались практически незамеченными в СМИ. А зря. Ведь решение это опасно и даже вредно (и для граждан, и для государства) хотя бы тем, что позволяет производителям чайна-каров выкручивать нам руки. Суть нововведений объясняет юрист, специалист по таможенному праву Евгений Антипов.

С 1 октября вступили в силу новые правила параллельного импорта. Теперь, по решению Минпромторга, запрещен ввоз в Россию машин, которые производят концерны, импортирующие автомобили в нашу страну официально. Фактически речь идет о ряде популярных китайских брендов — их стоимость в автосалонах высока, но из Китая для личного пользования везли новые или бывшие в употреблении значительно дешевле. Теперь эту «дорогу жизни» официально прикрыли.

— Начнем издалека. Когда ввели санкции, неожиданно для всех оказалось, что наше таможенное законодательство представляет из себя, по сути, международный договор. То есть Таможенный кодекс ЕЭС, Евразийского экономического содружества, частью которого является Российская Федерация, — это международный договор, — объясняет Евгений Антипов. — И наш базовый Таможенный кодекс — это межгосударственный документ. И там — о боже, как удивительно! — написано, что у нас принцип исчерпания интеллектуальной собственности, оказывается, национальный. Что это означает на практике?

Я купил за рубежом любой товар — бэушный, новый, неважно — у какой-то корпорации, у которой есть бренд. Ввожу его в РФ. И должен

заново на границе спросить разрешения правообладателя: «Дорогой «Сименс» (или там «Сони»), а вы не против, если я вашу лабуду, за которую я вам уже гору денег отвалил, в Россию ввезу?»»

(продолжает) Есть специально обученные люди, они называются «патентные поверенные», к которым с этим вопросом обращаются. И можно, допустим, запросто получить отрицательный ответ, после чего ты не ввезешь и не легализуешь товар внутри РФ. На таможне не пропустят. Под это дело был придуман так называемый ТРОИС — Таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности. Туда включены товарные знаки, которые подлежат защите. Когда по отношению к России ввели санкции, запретив ввоз определенных товаров по национальному признаку, остро встала эта проблема.



Евгений Антипов, специалист по таможенному праву. Фото из личного архива

Неважно, где ты купишь товар — в Монголии, Казахстане, да хоть в Микронезии. — корпорации до тебя все равно дотянутся благодаря нашей же таможенной службе, которая просто работает по строго определенному в государстве регламенту.

Соответственно, бизнес и экспертное сообщество немедленно начали этот вопрос поднимать. В том числе и ваш покорный слуга — на уровне Дальневосточного таможенного управления. А таможенное управление проводило совещание с представителями бизнеса, с тем чтобы сформировать позицию перед ФТС, а они, в свою очередь, — перед Минпромторгом и правительством. Нужно было этот запрет обойти.

Не вдаваясь в нюансы — с весны 2022 года у нас на законодательном уровне узаконили параллельный импорт. Согласно договору о создании ЕЭС, страны-участницы могут

принимать отдельные меры. Вот мы их и приняли. Мы кодекс целиком не отменяем в этой части, но по отдельным категориям товаров изымаем запрет на ввоз. Далее нужно было определить перечень — согласно таможенному тарифу и товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности.

Например, определяется вид товара (грубо говоря, какой-нибудь томограф или иная чрезвычайно важная вещь), и приказом Минпромторга этот товар изымается из-под защиты товарного знака. И теперь условные «Сони» или «Сименс» могут сколько угодно возмущаться, но товар будет ввезен в РФ вне зависимости от их воли.

Странно, почему вообще изначально действовал национальный принцип исчерпания товарного знака. Ну да бог с ним. И вот Минпромторг объявляет, что встала проблема ввоза транспортных средств. Так как наш отечественный автопром невероятно великолепен и среди граждан пользуется чудовищной популярностью, то число бэушных иномарок, ввозимых в РФ только через порт Владивостока, уже в этом году превысит 200 тысяч.

Цифры

С января по октябрь 2023 года таможня Владивостока оформила 198 тысяч машин, это на 56 тысяч больше, чем за аналогичный период прошлого года. После августовского падения объемов из-за запрета Японии на экспорт в Россию гибридов, электрокаров и авто с объемом двигателя свыше 1,9 литра рынок быстро восстановился. И в октябре уже ввезено 10,5 тысячи машин.

По итогам же 2022 года Владивостокская таможня оформила более 197 тысяч подержанных авто, ввезенных физлицами. В основном это японские бренды: Toyota, Mazda, Nissan, Honda, Subaru, Suzuki. Меньше б/у машин возят из Южной Кореи — в основном это Hyundai и Kia.

Но это именно Владивостокская таможня. А есть еще Уссурийская. С прошлого июля оформлением машин из Китая (как новых, так и подержанных) занимается Уссурийская таможня. В 2022-м ввезено «по земле» 183 автомобиля. Уже за первые шесть месяцев 2023-го здесь оформлено 357 машин, которые граждане ввезли для личного пользования. Их количество продолжает расти, судя по тому, что на дорогах края «китайцев» становится все больше.

Об этом говорят и данные, опубликованные экспертами «Открытие Авто» и компании «Автомаркетолог». По их информации, из 341732 легковых китайских автомобилей, проданных в РФ с января по сентябрь (это, к слову, 48% от всех легковых авто, зарегистрированных в стране за этот период), на Дальнем Востоке продан лишь 1 (один) процент. Доля кажется ничтожной, если не знать, что рост — кратный. Так, в сентябре 2022 года продано в ДФО 100 «китайцев», а в сентябре 2023 года — 486. За первые девять месяцев 2022-го — 655 авто, а за аналогичный период текущего года — 2465 легковушек. Самые популярные в РФ марки — Chery, Haval и Geely, их догоняет Changan.

— Если без шуток, то «Лада Калина» на Дальнем Востоке интересна разве что в определенных очень узких сферах — и точно не среди физлиц, — продолжает юрист. — И соответственно, на транспортные средства параллельный импорт тоже был распространен. А сейчас Минпромторг возвращает все на круги своя. Что это значит на деле? Toyota или Mercedes дилеры все равно не привезут! *(Строго говоря, дилеры автомобилей тех концернов, которые ушли из России,*

пользовались как раз возможностью параллельного импорта, а сейчас фактически лишаются и ее. — В. Ф.) У них-то запрет действует на торговлю с нами.

А какие же официальные дилеры в РФ сегодня открыты и работают? Свято место пусто не бывает. На рынок зашли китайские бренды — Geely, Changan, Dongfeng и другие благозвучные для славянского уха названия. Соответственно, они активно замещают выбывшие концерны. А когда Япония ужесточила правила торговли и фактически всякими хитрыми способами на три четверти обрезала импорт автомобилей в Россию, наши бизнесмены по старой схеме поехали в Китай искать новые рынки, чтобы ввозить бэушные транспортные средства, но уже не из Японии, а из КНР. А китайцы что? Деньги не пахнут. Они готовы продавать. Организовался вскорости целый сектор...

И тут Минпромторг эти автомобили убирает из параллельного импорта, остаются только официалы. Понятно же, в пользу кого это решение принималось?

Китай на уровне правительства этот вопрос не отпускает. Он хочет торговать машинами с высокой добавленной стоимостью, полностью контролируя процесс. Вопрос: а Российской Федерации это надо? А китайцы теперь не могут в любой момент развернуться и сказать: мы вам будем продавать не три тысячи машин, а две, и не за пять миллионов, а за семь? Кто запретит им хулиганить?

И смотрите, что происходит. Условно говоря, Chery Tiggo 7 Pro Max (уникальное опять же название) стоит как Toyota Harrier. Но это не Toyota Harrier! А ценник уже будь здоров. И с учетом

колебаний курса и прочих интересных вещей он будет только расти.

Альтернатива была в том, чтобы привезти немножко «беганый» китайский автомобиль, а не идти в салон. Ведь салон — это сразу сервисное обслуживание, лицензионные запчасти и так далее...

Фактически китайцы тем самым контролируют и рынок запчастей, и рынок продаж авто в целом в нашей стране. Опять вопрос: зачем это РФ? Ответа нет.

То есть речь идет не о защите внутреннего рынка, как декларируется, а о его переделе в пользу определенных игроков. В сговоре ли те, кто такое решение принимал, с кем-либо? Мы об этом говорить не можем. Это доподлинно известно разве что правоохранительным органам, если они в этом направлении работают. Однако мы можем рассуждать о том, работает ли это решение в интересах граждан Российской Федерации или даже государства.

Мы имеем следующее: КНР теперь может спокойно регулировать объем продаж. Истории о том, что «рыночек порешает», — чушь. Квотирование, запреты — все это в лучшем виде работает. Так что на выходе решение нашего Минпромторга играет на руку КНР, китайским производителям и официальным дилерам, которые с высокой добавленной стоимостью будут реализовывать товар в РФ, контролируя этот рынок, а также косвенные сферы вроде рынка автозапчастей.

ЧИТАЙТЕ ТАКЖЕ:



«Китайцы умеют делать макеты машин в натуральную величину»

Автоэксперт Сергей Асланян* рассказывает, что будет с российским автомобильным рынком. Точнее, чего с ним не будет

13:10, 18 апреля 2023, Ирина Тумакова*