

“Евро-2”: проблемы

Введение сертификатов “Евро-2” встрянуло рынок подержанных иномарок в России. Легкая истерия среди автолюбителей поднялась до точки кипения, посыпались обвинения. Но нашлись люди, которые планомерно и упорно решали проблему. Один из них - Вержбицкий Александр Александрович, директор компании “БрянскИнтерТранс”, которая является уполномоченным представителем ФГУП (НАМИ) по выдаче сертификатов “Евро 2” в Брянской области. Именно к нему мы обратились с животрепещущими вопросами.

- Александр Александрович, за это время в нашу редакцию поступило много вопросов, связанных с получением сертификатов “Евро-2”, читатели ждали на них ответы, а вы все молчали, с чем это было связано?

Все это было связано с налаживанием работы по получению и выдаче сертификатов “Евро-2” всем заинтересованным лицам в Брянске. Думаю, что теперь люди, получающие у нас сертификаты, могут оценить результаты нашей работы: исчезли очереди, сроки получения сертификатов доведены до 2 дней и менее, так что, прогресс налицо.

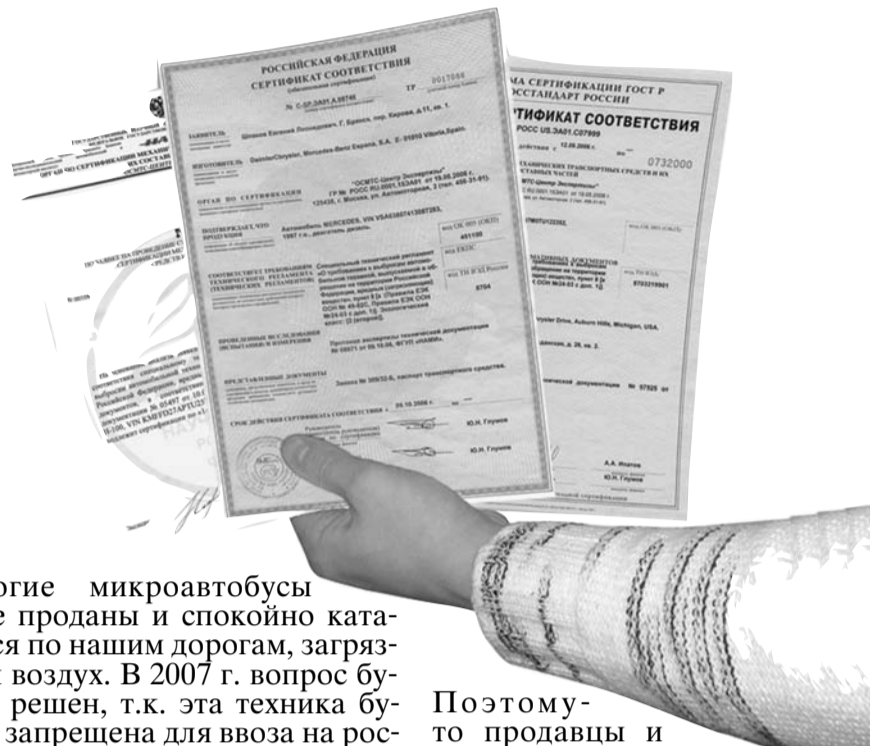
- Но некоторые люди до сих пор не понимают, на основании чего происходит выдача сертификата “Евро-2”?

Сертификат выдается на основании уровня выхлопа двигателя. И здесь учитывается: год

выпуска автотранспортного средства, тип двигателя, система впрыска и система выхлопов. Всё это должно соответствовать нормам “Евро-2”.

- Но автопродавцы говорят, что вы пока единственный представитель ФГУП НАМИ, имеющий право выдавать сертификаты в г. Брянске, и вы отказываете им в выдаче, на основании чего?

Только на основании того, что их автотранспортные средства не соответствуют нормам “Евро-2”, и эксперты в НАМИ это подтверждают. Многим это не нравится. Большинство автолюбителей, не получивших сертификата “Евро-2”, и сами знают, что их автомобили не соответствуют всем необходимым нормам. Еще с 22 апреля 2006 года ввоз автотранспортных средств, не соответствующих регламенту “о требованиях к выбросу к автомобильной технике, выпускаемой на территории РФ, вредных (загрязняющих) веществ”, запрещен, но их все равно ввозят. Смешным выглядит оправдание, что на зарубежных авторынках трудно найти машину, соответствующую нормам “Евро-2”. Ведь, если говорить честно, все проблемы с выдачей сертификатов “Евро-2” на автотранспорт, затрагивающий очень популярные у нас грузовые микроавтобусы, код ТН ВЭД 8704219901, старше 7 лет. На сегодняшний день их еще можно ввозить для “личных целей”. Но понятие “личных целей” у всех разное, и



многие микроавтобусы уже проданы и спокойно катаются по нашим дорогам, загрязняя воздух. В 2007 г. вопрос будет решен, т.к. эта техника будет запрещена для ввоза на российский рынок не “для личных целей”. Хочешь завозить такой автотранспорт - плати полную таможенную ставку как для автомашины старше 7 лет, и попробуй получить сертификат “Евро-2”. С 2007 г. приобретать эти микроавтобусы будет невыгодно чисто экономически. Соответственно, и все вопросы, связанные с получением сертификатов “Евро-2” на такие машины, будут сняты - такие большие таможенные пошлины платить никто не захочет.

- Почему вы не выдаете сертификаты “Евро-2” на машины, у которых в “брифах” - техпаспортах стоит “Евро-2” и есть “ТЮФ” - прохождение техосмотра?

Эксперты НАМИ не выдают сертификаты “Евро-2” на такие машины потому, что они не проходят по стандарту “Евро-2”.

Но в документах же стоит “Евро-2”?

Я соглашусь только с тем, что в зарубежных странах осталось очень мало машин данного сегмента рынка соответствующих стандартам “Евро-2”. Почему? Все дело в том, что за рубежом умеют считать деньги, ведь на хороших машинах, соответствующих “Евро-2” и “Евро-3”, они и сами еще ездят, а вот от машин, не соответствующих этим нормам, постараются избавиться, то есть продать нам пусть и по бросовым ценам. К тому же авто владельцу за рубежом за такие машины приходится платить совсем немаленький экологический налог. И еще: владельцы таких машин достаточно легко “пробивают” сертификаты “Евро-2” (даже если машина им не соответствует), если речь идет об экспорте. Проще отправить такой автомобиль за рубеж (например, в Россию), чем оплачивать дорогостоящую утилизацию.

- Неужели эти машины так плохи, стары, некачественны и опасны?

Как раз нет, даже очень качественные. Их собратья по российскому автопрому давно на свалках, и этому сегменту рынка требуется “свежая кровь”.

Поэтому продавцы и пользуются образовавшимся “вакуумом”. Да и цены на эти машины достаточно невысоки. Не всякий устоит перед соблазном подзаработать, даже если при этом и пострадает окружающая среда.

- Но ведь их можно переоборудовать под стандарты “Евро-2”?

Да, можно, но, во-первых, нет единых правил по переформлению - где, как, какие нужны документы, кто должен сертифицировать данные работы. Во-вторых, центры, выдающие сертификаты “Евро-2”, отказываются принимать данные документы, ведь у них нет оборудования для проверки. Но как я уже говорил, с 2007 г. данный вопрос будет решен. Автопродавцам данный сегмент рынка будет неинтересен, так что будут завозить качественные нормальные машины, отвечающие всем стандартам.

- Много вопросов поступает по процедуре таможенного оформления. Говорят, что по копиям сертификатов, выдаваемых и заверенных вами, таможенные органы не производят таможенного оформления и даже не принимают документы к оформлению. А у людей автомашины находятся на СВХ, что ведет к простоям и непредвиденным расходам. Прокомментируйте это, пожалуйста.

Да, вопрос очень интересный, но давайте все по порядку. Я всегда говорил, что сертификат гораздо лучше получить заранее, что многие и делают, иногда даже еще до ввоза автомобиля на территорию РФ. Теперь по поводу таможенного оформления. Важно знать, с кем вы имеете дело: с таможенным брокером или таможенным инспектором? Мы советуем идти к руководству таможенного поста, руководству таможни, показать копию сертификата, объяснить все. К нам никто не вернулся и не сказал, что руководство отказало в оформлении транспортного средства по копии сертификата. Но для всех заинтересованных лиц хочу пояснить, что на основании ст.63 таможенного кодекса и п.6 дан-



С таможенной в прошлом?

ной статьи "таможенные органы не вправе отказать в принятии документов, необходимых для таможенного оформления, из-за наличия в них неточностей, не влияющих на определение таможенных платежей, принятие решений о запретах и ограничениях. Если таможенный орган все же отказывает в принятии указанных документов, он должен уведомить лицо, предоставившее документы, о причине отказа в письменной форме"; в п. 7 настоящей статьи написано, в каком виде могут быть предоставлены документы, необходимые для таможенного оформления. А вот самое главное: "...указанные документы предоставляются в виде оригиналов либо копий. Копии могут быть заверены нотариально, либо лицом, предоставляющим документ, декларантом, или уполномоченными органами, выдавшими документ. Копии документов, заверенные лицом, их предоставившим, или декларантом, в случае необходимости могут быть проверены

действия таких сотрудников противоречат самой логике развития таможенных органов, целью которых является упрощение процедур оформления. В концепции развития таможенных органов большое внимание отводится процессу электронного декларирования, что нашло подтверждение в п. 8 вышеназванной статьи, где документы разрешено предоставлять в электронном виде, а не на бумажных носителях. Также у таможенных органов есть все возможности проверить сертификаты, а именно: на всех сертификатах, выдаваемых ФГУП НАМИ, есть телефоны для связи, которые также отражены и на сайте ФГУП НАМИ. И не лицо, предоставившее сертификат, должно доказывать его подлинность. Я советую, если вам необоснованно отказали в принятии документов к оформлению, возьмите письменный отказ, только обязательно проконтролируйте, чтобы копия сертификата была вписана в опись до-



таможенным органом на предмет их соответствия оригиналам, после проверки оригиналы возвращаются". Вы заметили, что здесь нигде нет запретов на принятие документов по копиям. Копии могут быть заверены даже лицом, предоставляющим документы, брокером, не говоря уже об организации, выдающей сертификат. И слова "могут быть проверены" не являются обязательством, также

кументов, предоставленных к таможенному оформлению. Получив на руки отказ, идите к руководству таможенного органа, сначала к начальнику отдела, потом поста, и так вплоть до руководителя таможни. Поверьте, вы найдете понимание, а сотрудник, допустивший нарушение будет привлечен к ответственности. И главное, не надо бояться вступать в диалог с таможенными органами, там



такие же люди, как и мы, они тоже могут допускать ошибки.

- А может, это сознательные ошибки? И таможенные органы заинтересованы, чтобы автотранспорт больше находился на СВХ? Может, виновата коммерциализация и "слияние" с бизнесструктурами?

Я уже говорил, что таможенники такие же люди, как и мы с вами, и у них возможны ошибки при принятии решений. Ну а сроки таможенного оформления не могут превышать сроков, установленных законодательством, то есть трех дней. Хочу также обратить внимание, что сотрудник таможенных органов на основании Таможенного кодекса также несет ответственность за незаконные действия или бездействие. И если по его вине вам причинен ущерб, то его должны возместить. Только жалко, что не из своего кармана, а за счет бюджета РФ.

- А как же коммерциализация слияние с бизнес структурами? Это явление существует?

К сожалению ошибки сотрудников и подталкивают к мыслям насчет коммерциализации и слияния с бизнесструктурами. Хочу заметить, что многие действия руководства ФТС как раз направлены на пресечение таких кривотолков.

Таможенные органы стоят на пути реформирования, и сделано уже немало, я много говорил об этом. К нашему, так сказать, техническому разговору, мож-

но представить, что ФТС - это огромный сложный механизм, и за годы он поизносился, где-то что-то разладилось, пришло в негодность, перестало соответствовать каким-то требованиям. Сейчас есть волевое решение его отремонтировать, но все это происходит на ходу. Сложный процесс? Очень. Во-первых, все заржавело, во-вторых, не везде можно найти новые узлы и агрегаты, в-третьих, нужны новые стандарты. Но постепенно старые узлы и агрегаты заменяются на новые, определяются новые стандарты, и мы сразу видим - механизм заработал, появились результаты: прекращаются "контрабандные потоки", со скрипом, но уходят "серые схемы", работать честно становится выгодным. ФТС сама стала более открытой для участников ВЭД. Это происходит на наших с вами глазах. Я думаю, что кое-где надо еще подтянуть, подправить - и все получится. Я уже говорил, что в зоне деятельности приграничных таможен грядут огромные положительные перемены, и я рад, что Брянская таможня, которая была образована 28 декабря 1991 г., отметит свой профессиональный праздник, будет на передовых рубежах по защите экономических интересов Российской Федерации. В их профессиональный праздник хочу пожелать работникам таможни всего наилучшего в их нелегком труде.

ФГУП "НАМИ"

ОРГАН ПО СЕРТИФИКАЦИИ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ИХ СОСТАВНЫХ ЧАСТЕЙ

"ОСМТС-ЦЕНТР ЭКСПЕРТИЗЫ"

Офис выдачи сертификатов

ул. Фокина, 2, офис 7

Тел. 745-985