

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

### об оценке регулирующего воздействия проекта решения Коллегии Евразийской экономической комиссии «О внесении изменений в раздел 2.20 Приложения № 2 к Решению Коллегии Евразийской экономической комиссии от 21 апреля 2015 г. № 30» от 11 апреля 2016 г. № 91

Рабочая группа Евразийской экономической комиссии по проведению оценки регулирующего воздействия проектов решений Евразийской экономической комиссии (далее – рабочая группа) в соответствии с пунктом 165 Регламента работы Евразийской экономической комиссии (далее соответственно – Регламент, Комиссия), утвержденного Решением Высшего Евразийского экономического совета от 23 декабря 2014 г. № 98, рассмотрела проект решения Коллегии Комиссии «О внесении изменений в раздел 2.20 Приложения № 2 к Решению Коллегии Евразийской экономической комиссии от 21 апреля 2015 г. № 30» (далее – проект решения), направленный Департаментом таможенно-тарифного и нетарифного регулирования (далее – департамент-разработчик) для подготовки заключения об оценке регулирующего воздействия, и сообщает.

Проект решения направлен для подготовки заключения об оценке регулирующего воздействия впервые.

Департаментом-разработчиком проведено публичное обсуждение проекта решения и информационно-аналитической справки в период с 3 февраля 2016 г. по 4 марта 2016 года.

Информация о проведении публичного обсуждения в рамках оценки регулирующего воздействия проекта решения размещена департаментом-разработчиком на официальном сайте Евразийского экономического союза (далее – Союз) в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу:

[https://docs.eaeunion.org/ria/ru-ru/0101295/ria\\_03022016](https://docs.eaeunion.org/ria/ru-ru/0101295/ria_03022016).

По результатам рассмотрения установлено, что при подготовке проекта решения **процедуры**, предусмотренные пунктами 154-161, 163 Регламента, департаментом-разработчиком **соблюдены в полном объеме**.

По итогам проведения оценки регулирующего воздействия проекта решения рабочая группа пришла к следующим выводам.

**Проблема, в связи с наличием которой подготовлен проект решения, недостаточно обоснована.**

Согласно сведениям, указанным в пункте 1 информационно-аналитической справки проект решения разработан по предложению Российской Федерации.

Так, департамент-разработчик полагает, что значительная часть сохранившихся автомобилей и мототранспортных средств, **изготовленных в СССР в период с 1916 г. и до 1951 г., относятся к культурным ценностям государств – членов Союза**, в связи с чем предлагается увеличить возрастной критерий разрешительного порядка по году их выпуска со 100 лет и более до 1951 года.

Вместе с тем рабочая группа отмечает, что отнесение автотранспортных и мототранспортных средств, выпущенных до 1951 г., к культурным ценностям и соответственно введения разрешительного порядка в отношении вывоза таких предметов с территории Союза требует дополнительного обоснования, в том числе подтверждение статистическими данными о рынке данных товаров на территории Союза, о вывозе с территории Союза данных транспортных средств, а также конкретное описание ретро авто и мототранспортных средств (по таким критериям как страна производства, тип, характеристика).

В свою очередь следует отметить, что в соответствии с Порядком внесения в Комиссию и подготовки Комиссией предложений о введении или отмене единых мер нетарифного регулирования, утвержденным Решением Коллегии Комиссии от 31 марта 2015 г. № 23, направленное в Комиссию предложение государства – члена Союза о введении единых мер нетарифного регулирования должно содержать указанные сведения.

Следует также отметить, что в отношении аналогичного увеличения возрастного критерия предметов фалеристики на 50 лет, в соответствии с которым вводится разрешительный порядок вывоза, департамент-разработчиком в информационно-аналитической справке обоснование не приведено.

На основании изложенного, считаем необходимым пункт 1 информационно-аналитической справки дополнить указанными сведениями, подтверждающими наличие проблемы.

**Цель разработки проекта решения обозначена департаментом-разработчиком верно.**

Департамент-разработчик полагает, что целью предлагаемого регулирования является охрана историко-культурных ценностей государств – членов Союза.

Учитывая цели, направленные на сохранение в государствах – членах Союза предметов техники и фалеристики, **относящихся к их историко-культурному наследию**, рабочая группа полагает **обоснованным** ужесточение критериев разрешительного порядка на вывоз указанных предметов, предусмотренное проектом решения.

Вместе с тем, исходя из указанных целей, рабочая группа считает целесообразным **конкретизировать область применения предлагаемого нетарифного регулирования**, поскольку проект решения в представленной редакции устанавливает избыточные обязанности и ограничения для субъектов предпринимательской деятельности, осуществляющих вывоз автотранспортных и мототранспортных средств, не представляющих для государств – членов Союза историческое, научное и культурное значение.

В этой связи рабочая группа предлагает департаменту-разработчику доработать проект решения с учетом замечаний и предложений, указанных в разделе 1 приложения к настоящему заключению.

Одновременно рабочая группа также рекомендует департаменту-разработчику доработать информационно-аналитическую справку с учетом замечаний и предложений, указанных в приложении к настоящему заключению.

Приложение: на 5 л. в 1 экз.

Член Коллегии (Министр) по  
экономике и финансовой политике  
Комиссии, руководитель Рабочей группы

Т.М. Сулейменов

## ПРИЛОЖЕНИЕ

к заключению об оценке регулирующего воздействия проекта решения Коллегии Евразийской экономической комиссии «О внесении изменений в раздел 2.20 Приложения № 2 к Решению Коллегии Евразийской экономической комиссии от 21 апреля 2015 г. № 30»

### **1. Информация о наличии в проекте решения норм, устанавливающих избыточные ограничения для субъектов предпринимательской деятельности, приводящие к их издержкам.**

Проектом решения предусматривается внесение изменений в раздел 2.20 «Культурные ценности, документы национальных архивных фондов и оригиналы архивных документов» единого перечня товаров, к которым применяются меры нетарифного регулирования в торговле с третьими странами (далее – единый перечень), в части изменения возрастного критерия в отношении автомобилей и предметов фалеристики, относимых к культурным ценностям.

Так, в соответствии с подпунктами «а» и «б» пункта 1 проекта решения предлагается распространить область применения нетарифных мер на авто и мототранспортные средства (из группы 87 ТН ВЭД), **произведенные до 1 января 1951 г. включительно.**

Вместе с тем, согласно действующему регулированию меры нетарифного регулирования (разрешительный порядок) применяются только в отношении автомобилей и мототранспортных средств, **произведенных 100 лет назад и более.**

Таким образом, проектом решения предусматривается расширение области применения мер нетарифного регулирования с увеличением критерия разрешительного порядка по году выпуска указанных ретро автомобилей и мототранспортных средств.

Вместе с тем, в рамках рассмотрения данного проекта решения на 28-ом заседании рабочей группы членами рабочей группы отмечена необходимость проведения оценки дополнительных документов и сведений, подтверждающих обоснованность представления для государств – членов Союза исторической и культурной ценности **всех автотранспортных и мототранспортных средств, произведенных до 1951 года.**

В этой связи Руководителем рабочей группы было поручено сводному департаменту провести консультации с департаментом-разработчиком и уполномоченными государственными органами Российской Федерации, инициировавшими проект решения, в целях получения и проведения анализа указанных документов и сведений.

Так, в результате анализа представленной департаментом-разработчиком пояснительной записки Министерства культуры Российской Федерации (инициатор разработки проекта решения), необходимость предлагаемого регулирования обусловлена сохранением на территории государств – членов Союза автомобилей, **иллюстрирующих историю развития советского автопрома.**

Кроме того инициатор разработки проекта решения полагает, что данные автомобили также обладают основными свойствами музейных предметов – аутентичностью, научной, исторической, мемориальной и художественной ценностью, являются источником информации, так как способны достоверно представлять соответствующую эпоху и имеют историческое, научное, художественное и музейное значение.

По сведениям инициатора разработки проекта решения в период с 1916 г. до 1950 г. началось развитие **советского автомобилестроения** и были выпущены первые автомобили, которые отражают историю развития инженерной мысли и дизайнерских решений эпохи советского периода.

*Справочно:*

*В указанный период был основан первый автомобильный завод АМО, выпущены первые легковые автомобили НАМИ-1(1927 г.), ГАЗ-А (1932 г.), Л-1(1933г.), ГАЗ-М-1 (1936 г.), КИМ-10 (1940 г.), ЗИС-101 (1936 г.), ГАЗ – 61 (1941 г.), ГАЗ-М-20 (Победа, 1946 г.), ЗИС-110 (1946 г.), ГАЗ-М-12 ЗИМ (1950 г.).*

В свою очередь, по данным Федеральной службы по охране культурного наследия в 2014-2015 годах физическими лицами было вывезено из Российской Федерации около 30-ти советских автомобилей, произведенных до 1951 года.

Таким образом, Министерство культуры Российской Федерации отмечает, что наличие факта вывоза указанных ретро-автомобилей, имеющих исключительно музейное значение, причиняет существенный ущерб культурному наследию государств – членов Союза.

В этой связи уполномоченным органом Российской Федерации в сфере культуры предлагается ввести разрешительный порядок вывоза данных автомобилей советского периода.

Вместе с тем обращаем внимание, что согласно национальному законодательству государств – членов Союза в области культуры порядок вывоза культурных ценностей предусматривает **обязательное проведение экспертизы** заявленных к вывозу предметов, предварительно относимых к культурным ценностям.

Так, установление принадлежности вывозимых объектов к культурным ценностям осуществляется специальной экспертной комиссией, в состав которой входят уполномоченные Министерством культуры ученые и высококвалифицированные специалисты музеев, архивов, библиотек, реставрационных и научно-исследовательских организаций в соответствующих областях.

Справочно:

*Национальная процедура проведения экспертизы предусматривает проведение всестороннего анализа заявленного транспортного средства с определением их подлинности, места и времени создания, состояния сохранности (укомплектованности соответствующего автомобиля оригинальными узлами, агрегатами и деталями), а также рассмотрения представленных документов. По итогам данного анализа экспертной комиссией формируются обоснованные выводы об отнесении заявленного транспортного средства к культурной ценности, о возможности или невозможности его вывоза.*

На основании данного экспертного заключения уполномоченный орган в сфере охраны культурных ценностей выдает разрешение на вывоз (свидетельство о вывозе), отказывает заявителю в вывозе, либо направляет письмо о том, что предмет не является культурной ценностью и **может вывозиться без указанного разрешительного документа.**

При этом следует отметить, что проведение экспертизы заявленных объектов на предмет отнесения их к культурным ценностям осуществляется на платной основе.

В государствах – членах Союза размер платы за экспертизу определяется с учетом прямых затрат на проведение экспертизы в каждом отдельном случае с составлением калькуляции затрат.

В свою очередь, затраты рассчитываются в зависимости от потраченного времени на проведение одной экспертизы (трудозатраты экспертов, командировочные), накладных расходов (материально-техническое обеспечение экспертизы и т.д.), а также налогов и сборов, установленных национальным законодательством государств – членов Союза.

Справочно:

*В соответствии с Постановлением Министерства труда и социального развития Российской Федерации от 25 марта 2002 г. № 20 нормы оплаты труда внештатных экспертов, осуществляющих экспертизу предметов, заявленных к вывозу, устанавливаются в коэффициентах к тарифной ставке (окладу) 1 разряда Единой тарифной сетки по оплате труда работников бюджетной сферы (ЕТС).*

*Размеры оплаты труда за 1 час работы определяются умножением тарифной ставки (оклада) 1 разряда ЕТС на соответствующий коэффициент.*

*При сдельной оплате труда размер оплаты (расценка) за выполнение одной экспертизы исчисляется исходя из размера оплаты труда за 1 час работы и соответствующей нормы времени.*

Кроме того необходимо отметить о временных издержках, связанных с проведением данной экспертизы.

Так, согласно национальному законодательству государств – членов Союза экспертиза проводится в срок, не превышающий **30 календарных дней** со дня представления материалов на экспертизу. При этом срок проведения экспертизы может продлеваться **еще на 30 календарных дней** при необходимости изучения дополнительных материалов и информации для проведения экспертизы.

Таким образом, в соответствии с представленной редакцией проекта решения **все раритетные автотранспортные и мототранспортные средства**, произведенные до 1951 г., **независимо от их места производства**, при вывозе с территории Союза в обязательном порядке должны будут проходить экспертизу на предмет отнесения их к культурным ценностям государств – членов Союза.

При этом учитывая заявленные цели разработки проекта решения (сохранение на территории государств – членов Союза **советских автомобилей**) считаем, что ограничение, связанное с необходимостью проведения указанной экспертизы при вывозе автотранспортных средств, произведенных до 1951 г. и **не имеющих отношение к советскому автопрому**, является необоснованным и избыточным, приводящим к вышеуказанным временным и финансовым издержкам.

В этой связи рабочая группа полагает необходимым конкретизировать область применения предлагаемого нетарифного регулирования, распространив ее исключительно на **советские автотранспортные и мототранспортные средства, произведенные до 1951 года**.

## **2. Группа (группы) лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения.**

Департамент-разработчик полагает, что проект решения направлен на защиту интересов граждан государств-членов Союза в части охраны историко-культурного наследия государств-членов Союза.

## **3. Адресаты регулирования, в том числе субъекты предпринимательской деятельности, и воздействие, оказываемое на них регулированием.**

Департаментом-разработчиком в качестве адресатов регулирования верно определены:

государственные органы государств – членов Союза, уполномоченные в соответствии с законодательством государств – членов Союза на выдачу лицензий и заключений (разрешительных документов) на вывоз культурных ценностей;

таможенные органы государств – членов Союза, осуществляющие контроль вывоза культурных ценностей в третьи страны;

участники внешнеторговой деятельности (юридические лица и физические лица, зарегистрированные в качестве индивидуальных предпринимателей), осуществляющие вывоз с таможенной территории Союза культурных ценностей;

физические лица, осуществляющие вывоз культурных ценностей в качестве товаров для личного пользования.

Вместе с тем, в данном разделе информационно-аналитической справке не описано воздействие, оказываемое на данных адресатов регулированием.

#### **4. Содержание устанавливаемых для адресатов регулирования ограничений (обязательных правил поведения).**

В данном пункте информационно-аналитической справки департаментом-разработчиком кратко описаны предлагаемые проектом решения изменения.

При этом следует отметить, что в данном пункте не описано содержание предусматриваемых проектом решения Комиссии ограничений (**обязательных правил поведения**), которые налагаются на адресатов регулирования.

В этой связи пункт 5 информационно-аналитической справки необходимо доработать.

#### **5. Механизм разрешения проблемы и достижения цели регулирования, предусмотренный проектом решения (описание взаимосвязи между предлагаемым регулированием и решаемой проблемой).**

По мнению департамента-разработчика, предлагаемые проектом решения изменения позволят эффективно осуществлять государственный контроль за вывозом с таможенной территории Союза относящихся к культурным ценностям автомобилей и (или) мототранспортных средств, изготовленных до 1 января 1951 года, и предметов фалеристики, созданных более 50 лет, на основании лицензий или заключений (разрешительных документов) на право вывоза, предоставляемых участниками внешнеторговой деятельности.

#### **6. Сведения о рассмотренных альтернативах предлагаемому регулированию.**

Согласно сведениям, указанным в пункте 7 информационно-аналитической справки в качестве альтернативного варианта предлагаемому нетарифному регулированию департаментом-разработчиком и представителями уполномоченных органов государств – членов Союза в сфере охраны культурных ценностей рассматривался единственный вариант – это статус-кво.

Вместе с тем, департаментом-разработчиком не приведено **обоснование** сделанного в пользу выбора регулирования, предусмотренного проектом решения, в том числе не приведены сравнительные преимущества выбранного варианта, в связи с чем информационно-аналитическая справка требует существенной доработки.