

П Р А В О

УДК 341.645.5

СПОРЫ РОССИИ В ВТО: ВВЕДЕНИЕ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА

© 2019 г. *Г.А. Абрамова, Е.А. Воронина, А.А. Горошков, А.С. Логинова*

Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского, Н. Новгород

marina_nnnn@mail.ru

Поступила в редакцию 02.08.2019

Целью исследования является анализ процедур разрешения споров, предусмотренных Всемирной торговой организацией. Анализируются торговые споры, где Россия выступает в качестве ответчика. Споры касаются введенного РФ утилизационного сбора. Делается вывод, что, хотя процедуры и сроки разрешения торговых споров регламентированы договоренностями, сроки разрешения затягиваются и принимаемые финальные отчеты органа по разрешению споров (ОРС) фактически теряют свою целесообразность. ВТО не имеет средств и мер воздействия на своих участников, что и позволяет странам игнорировать запросы на консультации от других стран. В проанализированных торговых спорах прослеживается политический характер, что противоречит сущности и значению института разрешения споров в рамках ВТО и самой ВТО как международной организации. Кроме того, споры были разрешены практически без участия ОРС.

Ключевые слова: Всемирная торговая организация, орган разрешения споров, торговые споры, утилизационный сбор.

Всемирная торговая организация – глобальная международная организация, основной целью которой является содействие государствам-членам в ведении торговой политики [1]. Одной из стран-участниц является Российская Федерация, которая вступила в состав ВТО 22 августа 2012 года. В связи с этим достаточно актуальным для российских ученых-правоведов и практиков стал механизм разрешения споров в ВТО. Необходимость анализа ключевых стадий процесса урегулирования споров заключается в том, что зачастую права и законные интересы страны-участницы могут быть нарушены другим участником ВТО, и для того чтобы обеспечить не только их защиту, но и восстановление, следует руководствоваться положениями Договоренности о правилах и процедурах, регулирующих разрешение споров (далее – ДРС) [2].

Под торговым спором мы понимаем разногласия между государствами относительно торговых и экономических отношений, ставящие под угрозу экономическую безопасность и дипломатические отношения спорящих государств. Разрешение торговых споров в органе по разрешению споров (далее – ОРС) отличается от других вариантов рассмотрения тем, что сам процесс разрешения спора носит конфиденциальный и мирный характер. Процесс урегулирования торгового спора регламентирован

договоренностями, но тем не менее носит гибкий характер. Участие в торговых спорах через механизм ВТО предполагает наличие значительных экономических и интеллектуальных ресурсов в силу сложности и длительности разбирательства.

Например, А.Ю. Кнобель, М.А. Баева, А.С. Фиранчук в своем научном исследовании [3] выделяют пять основных этапов разрешения споров в рамках ВТО. К ним относятся:

- проведение двусторонних консультаций;
- создание третьей группы и выбор её участников;
- работа третьей группы, принятие её отчета органом по разрешению споров, рекомендации ОРС;
- рассмотрение дела апелляционным органом, принятие его отчета ОРС, оглашение рекомендаций ОРС;
- контроль ОРС за выполнением рекомендаций.

В 2013 году Российская Федерация выступила ответчиком по двум аналогичным спорам в рамках ВТО. Данные споры касались утилизационных сборов на транспортные средства. Истцами по ним выступали Япония и Европейский союз. Утилизационный сбор представляет собой единовременный платеж собственником в пользу государства при покупке транспортного

средства. Он необходим для того, чтобы после истечения срока эксплуатации данного транспортного средства оно было утилизировано по всем требованиям, отвечающим экологичности и безопасности окружающей среды. В рамках ВТО спору ЕС с Россией был присвоен номер DS462, спору Японии с Россией – DS463. По данным спорам выступали третьими лицами такие страны, как Китай, Индия, Республика Корея, Турция, Украина, США и Бразилия [4].

Суть споров заключалась в том, что в сентябре 2012 г. на территории Российской Федерации были приняты изменения в Федеральном законе № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления», а именно, он был дополнен ст. 24.1 об утилизационном сборе. Нормами данной статьи устанавливалась обязанность уплаты данных сборов со всех транспортных средств, то есть различия по признаку страны-производителя не предусматривались [5].

Однако при системном анализе норм становилось понятно, что на практике данные сборы будут уплачивать только иностранные производители, так как статья содержала перечень оснований для освобождения от уплаты данных сборов. В частности, она предусматривала, что данный сбор не будут уплачивать покупатели транспортных средств, производители которых при производстве приняли на себя обязательства по утилизации их по окончании срока эксплуатации по правилам и стандартам, соответствующим требованиям об экологичности [6].

Проблема заключается в том, что эти организации помимо условия о принятии на себя обязательств по эксплуатации должны отвечать еще ряду требований, как например, они должны являться юридическими лицами, зарегистрированными на территории России. Кроме того, от уплаты данных сборов, при выполнении ряда условий фирмами-производителями, могли освобождаться и покупатели транспортных средств, произведенных в Беларуси и Казахстане.

Соответственно, в конечном итоге, получалось, что производители из стран ЕС и Японии оказывались в менее благоприятных условиях торговли, чем производители из России, Казахстана и Беларуси.

Таким образом, по мнению ЕС и Японии, нарушаются следующие нормы ВТО:

– ст. I:1 ГАТТ 1994, которая предусматривает, что страна-участница ВТО при предоставлении любой другой стране каких-либо льгот и привилегий обязана установить такие же льготы и привилегии для всех стран-участниц ВТО;

– ст. II:1 (a) и (b) ГАТТ 1994, которая устанавливает, что товары, произведенные в стране-участнице ВТО, должны быть освобождены от платы иных обычных таможенных пошлин;

– ст. III:2 ГАТТ 1994, которая устанавливает запрет для страны-участницы ВТО на обложение импортных товаров, произведенных в другой стране-участнице ВТО, налогами и сборами, превышающими налоги и сборы за аналогичные отечественные товары;

– ст. III:4 ГАТТ 1994, которая устанавливает запрет на принятие мер, предоставляющих менее благоприятный режим импортным товарам по сравнению с режимом, предоставленным аналогичным товарам национального происхождения в отношении всех законов, правил и требований, относящихся к их внутренней продаже, предложениям на продажу, покупке, перевозке, распределению или использованию [7].

При инициации данного спора ЕС и Япония преследовали цель по отмене данных сборов, однако Россия решила действовать иначе. Россия фактически согласилась с тем, что данные нормы ущемляют права европейских и японских производителей транспортных средств, но настояла на том, что данные сборы необходимы и целесообразны для Российской Федерации, и с 1 января 2014 года вступил в силу Федеральный закон от 21 октября 2013 года № 278-ФЗ «О внесении изменения в статью 24.1 Федерального закона «Об отходах производства и потребления» [8], согласно которому нормы об освобождении покупателей машин, произведенных отечественными производителями, от уплаты утилизационного сбора были исключены. Таким образом, покупатели всех транспортных средств стали уплачивать утилизационный сбор на общих основаниях.

Несмотря на это, запросы на консультации Японией и ЕС отозваны не были. Однако данные споры своего развития не получили. Третьей группой не сформирована.

Представляется, что в данном случае спор был фактически решен, несмотря на отсутствие каких-либо действий со стороны органов по разрешению споров ВТО. Противоречия были устранены, решение проблемы найдено. Однако данное решение отразилось на интересах российских покупателей, так как, фактически, произошло удорожание всех транспортных средств и альтернатива для российских потребителей отсутствует. К настоящему времени зафиксировано удорожание ТС на 21% [9].

Проанализировав торговые споры, следует прийти к выводу: несмотря на то, что ОРС в рамках ВТО действует, а также существует регламентация его деятельности с четким указанием сроков для тех или иных процедур, на практике эти положения не соблюдаются. Споры затягиваются на неопределенный срок и фактически теряют свою целесообразность.

ВТО фактически не имеет средств и мер воздействия на своих участников, что и позволяет странам игнорировать запросы на консультации от других стран [10].

Кроме того, по мнению экспертов, в данных спорах прослеживается политический характер, что противоречит сущности и значению института разрешения споров в рамках ВТО и самой ВТО как международной организации. Сущность данного спора была предметом исследования ряда ученых, которые сформировали различные точки зрения на данную ситуацию. Так, например, С.А. Багратуни рассматривает утилизационный сбор как меру протекционизма. Во-первых, он отмечает, что механизм утилизации одинаков для автомобилей с различным объемом двигателей и стоимость такой утилизации также слабо варьируется. Во-вторых, ставится под сомнение соответствие данной меры указанным в законе целям ее введения (защита окружающей среды). Формально он, действительно, относится к категории природоресурсных платежей с регулирующей функцией, однако правительство не использовало иных правовых инструментов для реализации экологической политики в данной сфере. Так, например, не обозначен порядок передачи транспортного средства для его дальнейшей утилизации в соответствующие организации, а также не установлены санкции за неисполнение данной обязанности. Исходя из этого исследователь приходит к выводу, что данный платеж носит скорее фискальную, нежели регулирующую функцию [11].

Существуют, однако, и другие точки зрения. Ряд исследований подтверждает, что количество вредных выбросов и, соответственно, отрицательное влияние на окружающую среду действительно возрастает с увеличением объема двигателя, а также устареванием автомобильного парка [12].

Полагаем, что утилизационный сбор на момент его принятия действительно был явной протекционистской мерой и предоставлял определенные преференции отечественным производителям. Однако в настоящее время абсолютно все производители находятся в одинаковом положении. Претензию Евросоюза относительно неравного сбора для автомобилей с большим объемом двигателя также нельзя считать обоснованной, поскольку отечественная автопромышленность не ограничивается исключительно «малолитражками». Таким образом, утвер-

ждение о том, что российские производители находятся в более выгодном положении, представляется весьма сомнительным.

Список литературы

1. World Trade Organization. What is the WTO? URL: https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/whatis_e.htm (дата обращения: 28.04.2019).
2. Договоренность о правилах и процедурах, регулирующих разрешение споров (ДПС/DSU): подписана в г. Марракеше 15 апр. 1994 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. 10.09.2012. № 37.
3. Кнобель А.Ю., Баева М.А., Фиранчук А.С. Участие России в торговых спорах в рамках ВТО: анализ конкурентоспособности. М.: Издательский дом «Дело» РАНХиГС, 2016. С. 9–10.
4. Официальный сайт ВТО. Торговые вопросы. Разрешение споров. Споры. Торговые споры с участием России. URL: <http://www.wto.ru/trade-issues/torgovye-spory-s-uchastiem-rf/> (дата обращения: 19.04.2019).
5. Федеральный закон от 24.06.1998 № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» // СПС «КонсультантПлюс».
6. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств» от 30 августа 2012 г. № 870.
7. Генеральное соглашение по тарифам и торговле 1994 года (ГАТТ/GATT) [рус., англ.] (Вместе с «Договоренностями в отношении положений о платежном балансе, освобождения от обязательств, о толковании статей II:1 «b», XVII, XXIV, XXVIII», «Марракешским протоколом...») (Заключено в г. Марракеше 15.04.1994) // СПС «КонсультантПлюс».
8. Федеральный закон от 21.10.2013 № 278-ФЗ «О внесении изменения в статью 24.1 Федерального закона «Об отходах производства и потребления» // СПС «КонсультантПлюс».
9. Динамика цен на легковые автомобили в России / Аналитическое Агентство «Автостат» / Инфографика. URL: <https://www.autostat.ru/infographics/33175/> (дата обращения: 21.04.2019).
10. Баева М.А. Торговые споры в рамках ВТО, в которых участвует Россия, и механизм их разрешения // Российский внешнеэкономический вестник. 2015. № 3. С. 75–90.
11. Багратуни С.А. Утилизационный сбор как мера протекционизма, обеспечивающая экономическую безопасность России // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2015. № 4 (56). С. 72–74.
12. Кадочников П.А., Пташкина М.Г. Споры России в ВТО: возможные аргументы в пользу прогрессивности утилизационного сбора // Российский внешнеэкономический вестник. 2014. № 6. С. 6–8.

DISPUTES OF RUSSIA IN THE WTO: THE INTRODUCTION OF THE VEHICLE RECYCLING FEE

G.A. Abramova, E.A. Voronina, A.A. Goroshkov, A.S. Loginova

The aim of this study is to analyze the dispute resolution procedures envisaged by the World Trade Organization (WTO). The article focuses on trade disputes where Russia acts as a defendant. The disputes concern the vehicle recycling fee introduced by the Russian Federation. The principal conclusion is that despite the fact that the procedures and deadlines for resolving trade disputes are governed by the WTO Arrangements, the deadlines for resolution are delayed and the final reports of the Dispute Settlement Body (DSB) are actually losing their effectiveness. It means that the WTO does not have the efficient tools to influence its members, hence the member states may ignore requests for advice from other countries. Some political aspects can be traced in the trade disputes in question, which contradicts the essence and significance of the WTO's dispute resolution institution as well as the WTO's role as an international organization. It is worth mentioning that the disputes in question were resolved almost without the participation of the DSB.

Keywords: World Trade Organization, dispute resolution authority, trade disputes, recycling fee.

References

1. World Trade Organization. What is the WTO? URL: https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/whatis_e.htm (data obrashcheniya: 28.04.2019).
2. Dogovorennost' o pravilah i procedurah, reguliruyushchih razreshenie sporov (DRS/DSU): podpisana v g. Marrakeshe 15 apr. 1994 g. // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. 10.09.2012. № 37.
3. Knobel' A.Yu., Baeva M.A., Firanchuk A.S. Uchastie Rossii v torgovyh sporah v ramkah VTO: analiz konkurentosposobnosti. M.: Izdatel'skij dom «Delo» RANHiGS, 2016. S. 9–10.
4. Oficial'nyj sajt VTO. Torgovye voprosy. Razreshenie sporov. Spory. Torgovye spory s uchastiem Rossii. URL: <http://www.wto.ru/trade-issues/torgovye-spory-s-uchastiem-ru/> (data obrashcheniya: 19.04.2019).
5. Federal'nyj zakon ot 24.06.1998 № 89-FZ «Ob othodah proizvodstva i potrebleniya» // SPS «Konsul'tantPlyus».
6. Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii «Ob utilizacionnom sbore v otnoshenii kolesnyh transportnyh sredstv» ot 30 avgusta 2012 g. № 870.
7. General'noe soglasenie po tarifam i torgovle 1994 goda (GATT/GATT) [rus., angl.] (Vmeste s «Dogovorennostyami v otnoshenii polozhenij o platezhnom balanse, osvobozhdeniya ot obyazatel'stv, o tolkovanii statej II:1 «b», XVII, XXIV, XXVIII», «Marrakeshim protokolom...») (Zaklyucheno v g. Marrakeshe 15.04.1994) // SPS «Konsul'tantPlyus».
8. Federal'nyj zakon ot 21.10.2013 № 278-FZ «O vnesenii izmeneniya v stat'yu 24.1 Federal'nogo zakona «Ob othodah proizvodstva i potrebleniya» // SPS «Konsul'tantPlyus».
9. Dinamika cen na legkovye avtomobili v Rossii / Analiticheskoe Agentstvo «Avtostat» / Infografika. URL: <https://www.autostat.ru/infographics/33175/> (data obrashcheniya: 21.04.2019).
10. Baeva M.A. Torgovye spory v ramkah VTO, v kotoryh uchastvuet Rossiya, i mekhanizm ih razresheniya // Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik. 2015. № 3. S. 75–90.
11. Bagratuni S.A. Utilizacionnyj sbor kak mera protekcionizma, obespechivayushchaya ekonomicheskuyu bezopasnost' Rossii // Uchenye zapiski Sankt-Peterburgskogo imeni V.B. Bobkova filiala Rossijskoj tamozhennoj akademii. 2015. № 4 (56). S. 72–74.
12. Kadochnikov P.A., Ptashkina M.G. Spory Rossii v VTO: vozmozhnye argumenty v pol'zu progressivnosti utilizacionnogo sbora // Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik. 2014. № 6. S. 6–8.