АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

производство, реализация, потребительские споры

Правовой аспект

GOLTSBLAT BLP

Первая российская международная юридическая фирма

Сборник

Автомобильная промышленность: производство, реализация, потребительские споры. Правовой аспект

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=5011122
Автомобильная промышленность: производство, реализация, потребительские споры. Правовой аспект / Под ред. И. Шаблинского и Е. Данилова.: Альпина Паблишерз; Москва; 2012
ISBN 978-5-9614-2521-5

Аннотация

Темой первого сборника новой серии стала ситуация, сложившаяся на отечественном автомобильном рынке с приходом на него иностранных инвесторов. В книге рассмотрены правовые аспекты создания на территории России совместных производств, а также их сотрудничества с дилерами и страховыми компаниями.

Затронуты вопросы реорганизации юридических лиц, повышения экологического класса автомобилей. Анализ особенностей отношений автопроизводителей с потребителями при предъявлении последними претензий к качеству автомобиля подкреплен примерами из судебной практики.

Книга будет полезна тем, кто связан с производством и сбытом автомобильной продукции, специалистам страховых и финансовых компаний, а также всем автомобилистам.

Содержание

Предисловие 5
Крупнейшие инвесторы о перспективах российского автопрома 6
Вопросы-ответы: правовые аспекты инвестиций в автомобильную отрасль 9
Конец ознакомительного фрагмента. 13

Под редакцией И. Шаблинского и Е. Данилова Автомобильная промышленность: производство, реализация, потребительские споры. Правовой аспект

Под редакцией *И. Шаблинского* и *Е. Данилова*
Руководитель проекта *М. Шалунова*
Технический редактор *Н. Лисицына*
Корректор *Е. Аксенова*
Компьютерная верстка *М. Поташкин*

Все права защищены. Никакая часть электронного экземпляра этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, для частного и публичного использования без письменного разрешения владельца авторских прав.

© «Гольцблат БЛП ЛЛП», 2009
© ООО «Альпина Паблишерз», 2009
© Электронное издание. ООО «Альпина Паблишер», 2012

Предисловие

Сборник посвящен правовым вопросам размещения, деятельности и развития в Российской Федерации автомобильной промышленности.

Развитие в стране автоиндустрии в последние десять лет шло по двум не вполне равноценным направлениям. Это собственно отечественный автопром, т. е. несколько известных еще с советского времени предприятий с полным производственным циклом, и новые предприятия с участием иностранных инвесторов, занимающиеся на территории России в основном сборкой иностранных автомобилей. Для российской экономики значимы оба направления. Но в сборнике речь пойдет прежде всего об иностранных автопроизводителях, организующих на российской территории свои дочерние предприятия. Представляется важным взглянуть с юридической точки зрения как на процессы создания таких предприятий, так и на организацию дилерских сетей и их работу.

Авторы сборника – юристы компании Goltsblat BLP – разъясняют и комментируют отдельные нормы законодательства и пытаются разобраться в некоторых конфликтных ситуациях на автомобильном рынке, предлагая свое экспертное видение и совет. Все материалы сгруппированы по трем разделам, которые соответствуют важным составляющим цикла автомобильного бизнеса: производство, реализация, исполнение гарантийных обязательств и связанные с этим споры с потребителями по поводу качества продукции.

С конца 1990-х гг. в российскую экономику стали инвестировать крупнейшие автоконцерны, обладатели брендов с мировым именем – Ford, Mercedes, Volkswagen, Nissan и другие. В тот момент им пришлось столкнуться с определенными юридическими проблемами, в частности с проблемой соответствия дилерских соглашений нормам гражданского и антимонопольного законодательства, соблюдения требований экологического законодательства. Со временем крупные иностранные автоконцерны стали создавать в России собственные банковские структуры для кредитования потребителей их продукции, и этот процесс также требовал соответствующих правовых решений.

За последние несколько лет поток иностранных инвестиций в российский автопром расширился. Безусловно, этот процесс носил позитивный характер, поскольку был связан с созданием новых рабочих мест, привнесением в отрасль новых технологий. Но к началу 2009 г. стало очевидно, что финансовый кризис сказывается и на этом сегменте экономики. Иностранные инвесторы вынуждены замедлять темпы роста производств или сокращать их, снизились продажи.

Однако никто из крупных автопроизводителей не ушел с российского рынка. Эта категория инвесторов готова и сегодня вкладывать деньги и технологии в развитие отрасли. Попрежнему актуальны задачи, связанные с совершенствованием некоторых элементов законодательства, укреплением независимости судебной системы. Решение этих задач – одно из условий сохранения крупнейшими автопроизводителями своих позиций в российской экономике. В условиях борьбы за рабочие места, преодоления экономического кризиса данная тема одна из наиболее важных.

Андрей Гольцблат,
управляющий партнер Goltsblat BLP,
старший партнер

Крупнейшие инвесторы о перспективах российского автопрома

Компания Goltsblat BLP, выпуская сборник статей по правовым аспектам автомобильного бизнеса, который сейчас находится перед вами, хотела бы поделиться частью накопленного нашими юристами опыта с широким кругом заинтересованных читателей. Одновременно у нас возникла мысль предложить известным автомобильным компаниям, многие из которых являются нашими давними деловыми партнерами, высказать собственную оценку перспектив развития автомобильной промышленности в России и отметить наиболее актуальные правовые проблемы.

Решение этих проблем необычайно актуально для развития автомобильного бизнеса в России. Правильные и практически ориентированные ответы могут оказать влияние на выбор стратегии и тактики развития компании, позволят снизить расходы и предотвратить убытки, помочь эффективно взаимодействовать с государственными органами и муниципальными властями.

Предлагаемые вашему вниманию отзывы свидетельствуют о сохраняющейся привлекательности и перспективности отечественного автомобильного рынка для крупнейших мировых автомобильных концернов. Goltsblat BLP разделяет уверенность в огромном потенциале российской экономики и автомобильной промышленности как ее неотъемлемой части и как первая российская международная юридическая компания оказывает всестороннюю поддержку развитию отечественного бизнеса и поддержку иностранных инвестиций.

Как вы видите дальнейшее развитие бизнеса вашей компании в России?

«Несмотря на кризис, российский автомобильный рынок остается крайне привлекательным для Volkswagen AG. В ближайшие несколько лет мы планируем увеличивать нашу долю на российском рынке. Это уже нам удается. За год доля марок концерна увеличилась с 3 до 7 %, а Volkswagen как группа поднялся в рейтинге продаж с 11-го на 4-е место. В сентябре 2010 г. мы планируем перевести на полный цикл производства, включающий сварку и окраску, наш завод в Калуге. Уже сейчас работы по наладке оборудования и обучению рабочих идут полным ходом. К 2010 г. мы планируем вложить в проект 774 млн евро, и мы уже сегодня являемся самым крупным иностранным инвестором в российской автомобильной индустрии. Мы рассчитываем, что в ближайшие год или два рост продаж автомобилей в России возобновится, и тогда мы сможем реализовать потенциал, наработанный сейчас».

Г-н Дитмар Корцеква,
генеральный директор ООО «ФОЛЬКСВАГЕН Груп Рус»

«Для компании Nissan российский рынок является одним из стратегически важных и приоритетных мировых рынков: Россия – это первый по величине рынок для Nissan в Европе и пятый – в мире. Конечно, кризис внес свои коррективы – замедлились темпы роста, снизились продажи, была скорректирована маркетинговая политика. Однако мы прекрасно понимаем, что кризис – явление временное, и с оптимизмом смотрим в будущее. Наглядным доказательством нашего серьезного отношения к развитию бизнеса в России является открытие в текущем году собственного производства в Санкт-Петербурге».

Г-н Алексей Стаценко,
директор по правовой работе и взаимодействию
с государственными органами
ООО «НИССАН МОТОР РУС»

Какие правовые проблемы влияют на развитие вашего бизнеса в России?

«In this emerging market, the development and evolution of the legal system, especially in the area of international trade, corporation, product liability, distribution franchise, and antitrust, are crucial elements when making very important decisions in our business.

Goltsblat BLP, particularly Mr. Tchikine and his team, has been extremely helpful to MitsubishI Motors' business development in the Russian Federation».

«Для принятия важнейших решений в нашем бизнесе на этом новом рынке решающее значение приобретает становление и развитие правовой системы, в особенности в таких областях, как международная торговля, корпоративное право, ответственность за качество продукции, дистрибуция и франчайзинг, а также антимонопольное законодательство. Goltsblat BLP, в особенности г-н Чикин и его команда специалистов, были исключительно полезны для развития бизнеса MitsubishI Motors в Российской Федерации»[1].

Г-н Хироаки Ямамото,
директор правового управления MitsubishI Motors Corporation

«Как и для любого другого бизнеса, для нас важно наличие понятных и стабильных «правил игры», что далеко не всегда наблюдается сегодня в российском законодательстве и правоприменительной практике. В первую очередь это относится к налоговому законодательству. Если говорить о других отраслях права, то, например, Закон о рекламе, на наш взгляд, не в полной мере учитывает реалии автомобильного бизнеса (в частности, в отношении рекламы выводимых на рынок новых моделей автомобилей, специальных финансовых программ потребительского кредитования и др.). Есть вопросы, связанные с регулированием дистрибьюторских и дилерских отношений (в частности, в контексте законодательства о конкуренции). Законодательство о защите прав потребителей в последние годы, по нашему мнению, не вполне обеспечивает баланс интересов производителя и покупателя, зачастую создавая почву для «потребительского экстремизма». В сфере защиты интеллектуальной собственности, к сожалению, до сих пор отсутствует последовательная судебная практика по вопросам импорта контрафактной продукции и параллельному импорту. Если говорить о локальном производстве, достаточно проблем и противоречий существует в регулировании строительства и землепользования, производственной деятельности, а также в сфере трудового права. Много вопросов возникает в связи с применением режима промышленной сборки автомобилей в соответствии с постановлением Правительства РФ № 166. Разумеется, все перечисленные проблемы в той или иной степени влияют на развитие нашего российского бизнеса и требуют решения».

Г-н Алексей Стаценко,
директор по правовой работе и взаимодействию с государственными органами
ООО «НИССАН МОТОР РУС»

Мы выражаем признательность автомобильным компаниям, представившим свои отзывы и комментарии для настоящего сборника, и личную благодарность руководителям, сотрудникам и специалистам, которые оказали содействие и способствовали появлению этих комментариев в книге, в частности г-ну Дитмару Корцекве, генеральному директору ООО «ФОЛЬКСВАГЕН Груп Рус», г-же Светлане Илясовой, руководителю правового отдела ООО «ФОЛЬКСВАГЕН Груп Рус», г-же Юлии Карулиной, PR-менеджеру

[1] Перевод на русский язык Goltsblat BLP.

ООО «ФОЛЬКСВАГЕН Груп Рус», г-ну Алексею Стаценко, директору по правовой работе и взаимодействию с государственными органами ООО «НИССАН МОТОР РУС», г-ну Хироаки Ямамото, директору правового управления MitsubishI Motors Corporation, г-ну Йошинори Тамура, сотруднику правового управления MitsubishI Motors Corporation.

Вопросы-ответы: правовые аспекты инвестиций в автомобильную отрасль

Проблемные статьи, сгруппированные в три раздела, мы решили предварить небольшой подборкой вопросов общего характера, которые наиболее часто задают клиенты, а также журналисты, обращающиеся к нашим юристам за экспертными заключениями. На наш взгляд, ответы на них представляют определенный интерес, поскольку дают общую картину отрасли.

1. Насколько активно в последние годы иностранные автоконцерны инвестируют в российскую автомобильную отрасль? Что можно сказать о характере этих инвестиций? Каковы наиболее важные правовые условия для расширения и облегчения инвестиций именно в этой сфере?

С точки зрения сегодняшнего дня, связанного с осмыслением кризисных явлений, развитие автопрома в 2007−2008 гг. видится как определенная вершина, которая была достигнута благодаря бурному экономическому росту и благо приятному инвестиционному климату.

Общий объем инвестиций в автомобильную отрасль в рамках заключенных в 2007 г. соглашений о промышленной сборке составил более 1,8 млрд долларов. В ноябре 2007 г. состоялось открытие автосборочного завода компании Volkswagen в Калужской области, а в декабре – завода Toyota под Санкт-Петербургом. В рамках механизма промышленной сборки подписано 46 соглашений о намерениях с крупнейшими мировыми автопроизводителями и производителями автокомпонентов, в том числе международным концерном Magna по созданию новых производств на территории РФ. В случае реализации проектов по производству автокомпонентов дополнительные инвестиции в автомобильную отрасль составят более 1,5 млрд долларов.

Экономический кризис, заявивший о себе в конце 2008 г., привел к снижению ряда важных показателей – прежде всего показателя продаж. Однако результаты исследований отношения ведущих поставщиков автокомпонентов к российскому рынку показывают, что ни одна из иностранных компаний не ушла с российского рынка и не снизила активность. Треть компаний более года инвестировали средства в развитие российского бизнеса; 63 % производителей комплектующих считают главным мотивом развития бизнеса в РФ привлекательность местного рынка. При этом наличие хорошо подготовленных и недорогих кадров было существенным фактором в пользу принятия 37 % инвестиционных решений. Половина опрошенных полагает, что совместные предприятия российских и зарубежных компаний уже через несколько лет смогут играть ведущие роли в отечественном автомобилестроении.

Такие оценки перспектив нашего рынка свидетельствуют о готовности иностранных компаний вкладывать деньги и технологии в Россию. При этом наиболее важными правовыми условиями для расширения инвестиций в автомобильную отрасль являются создание независимой и эффективно функционирующей судебной системы; уточнение отдельных положений антимонопольного законодательства в части подходов к регулированию вопросов эксклюзивности и ценообразования; законодательное регулирование специфики дилерских соглашений; дальнейшее совершенствование налогового законодательства, в том числе снижение ставки НДС на машино-техническую продукцию и освобождение от налога на прибыль вводимых и реконструируемых мощностей минимум на 5−7 лет; восстановление льготы по налогу на прибыль предприятиям, инвестирующим ее в развитие и обновление собственного производства и подготовку кадров; установление зависимости уровня

платы налога на имущество от показателей инвестиционной активности предприятий, темпов обновления их основных производственных фондов (чем выше темпы обновления, тем ниже ставка налога).

2. Какие варианты структуры бизнеса существуют для иностранных автопроизводителей в нашей стране?

Каков статус размещаемых ими предприятий?

В целом тенденция 2000–2008 гг. определилась уже после кризиса 1998 г., когда иностранные автопроизводители стали организовывать в России свои собственные дочерние компании, осуществляющие импорт автомобилей, а также их производство на территории РФ.

Дальнейшая реализация автомобилей в России осуществляется через независимые дилерские компании, организованные и функционирующие по региональному принципу. Помимо функций по сбыту продукции дилеры также вовлечены в систему послепродажного сервисного гарантийного обслуживания.

Кроме того, в настоящее время крупные иностранные авто концерны стремятся создать в России собственные банковские структуры для кредитования покупателей их продукции. Так, например, 19 июля 2007 г. Банк России зарегистрировал дочернюю банковскую структуру автоконцерна DaimlerChrysler, выпускающего автомобили под торговыми марками Mercedes и Chrysler, – ООО «Даймлер Крайслер Банк Рус». В апреле 2007 г. Центробанк зарегистрировал дочерний банк крупнейшей японской автомобилестроительной корпорации Toyota. О намерении создать дочерние банковские структуры в России заявляли автоконцерны Renault-Nissan и BMW.

3. Каковы основные правовые условия для создания и функционирования дилерских сетей на территории Российской Федерации? Существуют ли какие-то проблемы правового регулирования этих отношений?

Особое место в структуре дилерских сетей занимают малые предприятия. Развитие дилерской сбытовой сети не может происходить без их участия. При этом правовое регулирование малого бизнеса нуждается в реформировании по следующим основным направлением: а) создание эффективных правовых механизмов защиты малых предприятий в отношениях с крупным бизнесом и государством; б) предоставление налоговых льгот и обеспечение доступа к дешевым финансовым ресурсам.

Отношения дилеров с автопроизводителями (импортерами) продукции оформляются дилерскими соглашениями. По своей правовой природе данные соглашения являются

смешанными договорами, включающими, как правило, элементы договора поставки, агентского договора и договора возмездного оказания услуг. Основные проблемы правового регулирования отношений между дилером и поставщиком по данным соглашениям обусловлены антимонопольным и частично гражданским законодательством.

В частности, положения текущего антимонопольного законодательства не позволяют включать в дилерские соглашения условия о территории деятельности дилера, максимальной наценке при розничной продаже автомобилей, эксклюзивности и т. д. При этом запрет на включение данных положений не зависит от того, влияют ли эти положения на ограничение конкуренции или нет.

Проблемы применения гражданского законодательства к дилерским соглашениям связаны прежде всего с тем, что выстраивание отношений по договору требует определенных инвестиций со стороны дилера и поставщика. Окупаемость данных инвестиций напрямую зависит от гарантированных поставок автомобилей в течение срока действия договора. Вместе с тем вопрос о том, вправе ли стороны обязать друг друга приобрести конкретный объем

продукции, напрямую зависит от того, определен ли этот объем в договоре. Как правило, заранее включить в договор, заключаемый на длительный срок, условие о конкретном объеме поставляемой продукции невозможно, что порождает соответствующие проблемы для сторон. Вопрос о возможности досрочного расторжения дилерского договора также является дискуссионным. Во многом указанные проблемы могут быть решены путем создания особого правового режима для дилерских договоров в Гражданском кодексе РФ.

4. В спорах между потребителями и автомобильными компаниями решающее значение нередко имеет позиция эксперта, отвечающего на вопрос о существенности или неустранимости конкретных недостатков автомобиля. Какие недостатки – исходя из практики – признавались существенными (или несущественными) и существуют ли для решения данного вопроса устойчивые критерии?

Здесь важно учитывать такую категорию, как существенность недостатка товара. Под существенным понимают недостаток, который делает невозможным или недопустимым использование товара в соответствии с его целевым назначением, либо недостаток, который не может быть устранен, либо проявляется вновь после устранения, либо для его устранения требуются большие затраты, либо при наличии этого недостатка покупатель в значительной сте пени лишается того, на что он был вправе рассчитывать при заключении договора.

Является недостаток существенным или нет – постоянный предмет спора между производителем (продавцом) и потребителем. В этом случае все решает экспертиза.

Исходя из судебной практики, существенными недостатками признаются в том числе производственные дефекты, которые, хотя и не препятствуют эксплуатации автомобиля, значительно снижают его ресурс, а также конструктивную прочность деталей автомобиля. Устранение таких недостатков без утраты первоначального качества и стоимости автомобиля невозможно. К таким недостаткам относятся в том числе дефекты лакокрасочного покрытия кузова автомобиля, сход (отслоение) лакокрасочного покрытия, образование очагов коррозии.

Существенными являются также недостатки, выявляемые вновь после их устранения, в частности возникающая снова после устранения течь масла из двигателя, неустранимый стук двигателя неизвестного происхождения и др.

Помимо этого суды признают существенными недостатки, наличие которых может повлечь причинение вреда владельцу автомобиля. К таким недостаткам, в частности, относится самопроизвольное раскрытие подушек безопасности автомобиля и др.

5. Какие экологические требования предусмотрены действующим законодательством России для автомобилей, вводимых в оборот на территории РФ (производимых и ввозимых на территорию РФ)?

Государственная политика Российской Федерации в области развития автомобильной отрасли в числе прочего исходит из принципа обеспечения максимально возможной экологической безопасности автопроизводства и последующей эксплуатации автомобилей на территории РФ. Общеизвестно, что автомобильные выхлопы являются одним из главных источников загрязнения воздуха, причем эффект загрязнения настолько велик, что эта проблема актуальна не только в крупных городах. Изменение атмосферы, без преувеличения, носит характер общепланетарного явления.

В Пояснительной записке к проекту Федерального закона «Об обеспечении экологической безопасности автотранспорта» отмечается, что в масштабах РФ доля транспорта в суммарных выбросах загрязняющих веществ в атмосферу от всех источников достигает 45 % (в городах 85−95 %), доля транспорта в шумовом воздействии на население в городах – 85−95 %. Ежегодный экологический ущерб, связанный с транспортным комплексом, состав-

ляет около 6,3 млрд долларов США. При сохранении темпов роста парка автомобилей можно ожидать, что через три-четыре года объем выбросов загрязняющих веществ возрастет еще на 25−30 %.

Именно поэтому решение проблемы загрязнения воздуха в последние десятилетия является предметом международного регулирования. В частности, этому вопросу посвящено Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и (или) использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, подписанное в г. Женеве (с изменениями и дополнениями, вступившими в силу 16 октября 1995 г.). В соответствии с данным Соглашением приняты Правила Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (Правила ЕЭК ООН).

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.