ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об оценке регулирующего воздействия

на проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон

«О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции» и отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Минэкономразвития России в соответствии с разделом IV Правил проведения федеральными органами исполнительной власти оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов, проектов поправок к проектам федеральных законов и проектов решений Евразийской экономической комиссии, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2012 г. № 1318 (далее – правила проведения оценки регулирующего воздействия), рассмотрело проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной
и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – проект акта), подготовленный и направленный для подготовки настоящего заключения Минфином России (далее – разработчик), и сообщает следующее.

Проект акта направлен разработчиком для подготовки настоящего заключения впервые.

По результатам рассмотрения установлено, что при подготовке проекта акта процедуры, предусмотренные пунктами 9 - 23 правил проведения оценки регулирующего воздействия, разработчиком соблюдены.

Информация об оценке регулирующего воздействия проекта акта размещена разработчиком на официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу: http://regulation.gov.ru (далее – официальный сайт) (ID проекта акта 02/04/04-19/00090988).

Разработчиком проведены публичные обсуждения проекта акта и сводного отчета
в срок с 26 апреля по 23 мая 2019 г., с 18 июня по 1 июля 2019 года.

Разработчиком представлена сводка предложений по итогам размещения текста проекта акта, в которой представлены сведения об учете или причинах отклонения, представленных в рамках публичного обсуждения проекта акта, замечаний и предложений.

В соответствии с пунктом 28 Правил Минэкономразвития России с 9 по 18 июля 2019 г. провело дополнительные публичные консультации.

Соответствующие запросы были направлены в Торгово-промышленную палату Российской Федерации, Российский союз промышленников и предпринимателей, Общероссийскую общественную организацию малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ», Общероссийскую общественную организацию «Деловая Россия»
и другие.

По результатам публичных консультаций ООО «Кубань-Вино», АО «Татспиртпром» сообщили об отсутствии предложений и замечаний, ООО «Кировский биохимический завод», СРО Союз операторов железнодорожного транспорта представили замечания
и предложения (справка прилагается).

Проектом акта предусмотрены изменения, касающиеся перевозок этилового спирта (в том числе денатурата) и нефасованной спиртосодержащей продукции с содержанием этилового спирта более 25 процентов объема готовой продукции, оснащения транспорта специальными техническими средствами регистрации в автоматическом режиме движения, а также изменения в части порядка выдачи федеральных специальных
и акцизных марок, в том числе предполагающие упразднение акцизных марок
в отношении алкогольной продукции, ввозимой на территорию Российской Федерации,
с закреплением за Росалкогольрегулированием функций по выдаче федеральных специальных марок в отношении алкогольной продукции, ввозимой на территорию Российской Федерации, при сохранении за ФТС России полномочий по осуществлению контроля за маркировкой алкогольной продукции федеральными специальными марками
в отношении алкогольной продукции, ввозимой на территорию Российской Федерации.

Обращаем внимание на следующие риски применения проектируемого регулирования в представленной редакции.

1. Пунктом 4 статьи 1 проекта акта проектируется новая редакция абзаца четвертого пункта 3 статьи 9 Федерального закона от 22 ноября 1995 г. № 171-ФЗ
«О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции» (далее – Закон № 171-ФЗ), согласно которой «перевозки этилового спирта (в том числе денатурата) и нефасованной спиртосодержащей продукции с содержанием этилового спирта более 25 процентов объема готовой продукции осуществляются железнодорожным подвижным составом только в вагонах-цистернах или с использованием танк-контейнеров, автомобильным транспортом при условии оснащения таких железнодорожных вагонов-цистерн, танк-контейнеров и автомобильного транспорта специальными техническими средствами регистрации в автоматическом режиме движения, которые обеспечивают передачу данных о перемещении по территории Российской Федерации, в том числе данных об их местоположении, пройденном маршруте, времени и местах стоянок, по спутниковым навигационным системам
в автоматизированную систему контроля перевозок этилового спирта и спиртосодержащей продукции на территории Российской Федерации».
	1. Обращаем внимание, что проектируемая редакция ограничивает возможности для хозяйствующих субъектов в части перевозки этилового спирта (в том числе денатурата) и нефасованной спиртосодержащей продукции с содержанием этилового спирта более 25 процентов объема готовой продукции иными видами транспорта,
	кроме железнодорожного (в вагонах-цистернах или с использованием танк-контейнеров) или автомобильного. При этом разработчиком не приведены обоснования такого ограничения.

Между тем хозяйствующие субъекты для транспортировки указанных видов продукции используют также речной/морской транспорт. Одновременно постановлением Правительства Российской Федерации от 28 июня 2012 г. № 648 «О лицензировании перевозок этилового спирта (в том числе денатурата) и нефасованной спиртосодержащей продукции с содержанием этилового спирта более 25 процентов объема готовой продукции» предусмотрена также перевозка соответствующей продукции воздушным транспортом.

Представляется необходимым предусмотреть возможность всех разрешенных видов транспорта для перевозки этилового спирта (в том числе денатурата) и нефасованной спиртосодержащей продукции с содержанием этилового спирта более 25 процентов объема готовой продукции при доработке редакции пункта 4 статьи 1 проекта акта.

* 1. Проектируемая редакция ограничивает использование иных видов железнодорожных вагонов, кроме вагонов-цистерн и подвижного состава
	с использованием танк-контейнеров для перевозки этилового спирта (в том числе денатурата). Между тем согласно данным публичных консультаций перевозка
	этилового спирта (в том числе денатурата), упакованного в бочки, бидоны, бутыли,
	в железнодорожных контейнерах, крытых вагонах в настоящее время распространена. Одновременно производители указанной продукции не всегда имеют площадки
	для погрузки/разгрузки вагонов-цистерн и танк-контейнеров.

Таким образом, реализация проектируемой нормы может привести к риску приостановления отгрузок, существенным издержкам хозяйствующих субъектов по изменению транспортной логистики, пересмотру договоров поставки, а также увеличению стоимости продукции в связи с возрастающими затратами на доставку.

1. Согласно пункту 14 проектируемой статьи 12 Закона № 171-ФЗ алкогольная продукция, произведенная за пределами территории Российской Федерации, на которую получены федеральные специальные марки, должна быть ввезена на территорию Российской Федерации в течение 9 месяцев со дня получения таких марок заявителем.

Обращаем внимание, что согласно пункту 15 приказа ФТС России от 7 октября
2010 г. № 1849 «Об утверждении Правил приобретения акцизных марок для маркировки алкогольной продукции и контроля за их использованием» «обязательства, указанные
в пункте 14 настоящих Правил, должны быть исполнены организацией в срок,
не превышающий девяти месяцев, и до истечения срока действия:

внешнеторгового договора, во исполнение которого приобретаются акцизные марки;

лицензии, указанной в подпункте 5 пункта 4 настоящих Правил.

Срок исполнения действий, указанных в обязательстве организации, может быть продлен в соответствии с настоящими Правилами».

Таким образом, действующий порядок выдачи акцизных марок для импортируемой алкогольной продукции предусматривает возможность продления 9-месячного периода
на срок, не превышающий срока действия внешнеторгового договора, во исполнение которого приобретаются акцизные марки и соответствующей лицензии.

Обращаем внимание, что при исполнении внешнеторгового договора о поставке алкогольной продукции проектируемого девятимесячного срока может оказаться недостаточно. Отсутствие возможности продления периода поставки продукции
с нанесенными на нее акцизными марками на территорию Российской Федерации может привести к существенным издержкам хозяйствующих субъектов-импортеров алкогольной продукции.

1. Несмотря на то, что проектом акта предусматривается установление переходного периода по оснащению железнодорожного подвижного состава оборудованием для учета объема спиртосодержащей продукции при осуществлении перевозки, а также специальными техническими средствами регистрации
в автоматическом режиме движения транспортной единицы, предлагаемый срок
может оказаться недостаточным для внесения изменений в конструкторскую документацию на железнодорожный подвижной состав, а также разработку требований
к соответствующему оборудованию.

Кроме того, оснащение железнодорожного подвижного состава потребует значительных затрат субъектов предпринимательской и иной деятельности.
По информации, представленной субъектами предпринимательской деятельности,
в настоящее время железнодорожным транспортом ежегодно перевозится порядка
4 млн. тонн спиртосодержащей продукции. При этом для таких перевозок используется порядка 12-13 тысяч единиц железнодорожного подвижного состава. Учитывая, что ориентировочная стоимость необходимого оборудования может составить порядка
2,5 млн. рублей[[1]](#footnote-2) на одну, например, железнодорожную цистерну, суммарные затраты
на техническое перевооружение могут составить более 31 млрд. рублей[[2]](#footnote-3).

Таким образом, с учетом высоких затрат субъектов предпринимательской деятельности полагаем необходимым проведение дополнительного анализа возможности оборудования железнодорожного подвижного состава в предлагаемые сроки, в том числе наличия и доступности оборудования, а также экономической целесообразности внедрения такого оборудования в сжатые сроки.

1. Дополнительно отмечаем, что письмом Минэкономразвития России
от 22 сентября 2018 г. № 27199-ВЖ/Д26и в Минфин России было направлено отрицательное заключение об оценке регулирующего воздействия на проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в Правила ведения автоматизированной системы контроля перевозок этилового спирта
и спиртосодержащей продукции на территории Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 6 июля 2012 г. № 688»
(ID проекта 02/07/02-18/00078484), пунктом 3 которого была отмечена целесообразность разработки федерального закона, устраняющего дублирование в части передачи информации о перемещении спиртосодержащей продукции железнодорожным подвижным составом: с одной стороны указанные данные автоматически направляются в ЕГАИС
с помощью технических средств, с другой – указанную информацию направляет
ОАО «РЖД».

Обращаем внимание, что проектом акта указанное замечание не урегулировано.

На основе проведенной оценки регулирующего воздействия проекта акта Минэкономразвития России сделан вывод о недостаточном обосновании решения проблемы предложенным способом регулирования, а также о наличии положений, вводящих избыточные обязанности, запреты и ограничения для физических
и юридических лиц в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности
или способствующих их введению, а также положений, приводящих к возникновению необоснованных расходов физических и юридических лиц в сфере предпринимательской
и иной экономической деятельности, а также бюджетов всех уровней бюджетной системы
Российской Федерации.

Приложение: на 3 л. в 1 экз.

**Справка о результатах публичных консультаций,**

**проведенных в рамках подготовки заключения об оценке регулирующего воздействия на проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции» и отдельные законодательные акты Российской Федерации»**

В рамках подготовки заключения об оценке регулирующего воздействия на проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – проект акта) Минэкономразвития России были проведены публичные консультации по проекту акта в срок с 9 по 18 июля 2019 г. с целью выявления мнения заинтересованных лиц относительно потенциальных рисков применения предлагаемого проектом акта правового регулирования.

По результатам публичных консультаций ООО «Кубань-Вино»,

АО «Татспиртпром» сообщили об отсутствии предложений и замечаний, ООО «Кировский биохимический завод», СРО Союз операторов железнодорожного транспорта представили замечания и предложения.

ООО «Кировский биохимический завод»: С 2013г. в результате изменения законодательства в области государственного регулирования оборота этилового спирта произошло ужесточение требований в части перевозки автомобильным транспортом. В результате для доставки этилового спирта объемом свыше 200 декалитров необходимо использовать лицензированный автотранспорт (автоцистерну). Данные изменения не коснулись перевозок железнодорожным транспортом. В связи с чем доставку до многих оборонных и промышленных предприятий спирта этилового технического с 2013г. ООО «Кировский биохимический завод» осуществляло с использованием железнодорожных контейнеров и крытых вагонов. Это позволило обеспечить нужды практически всех предприятий, расположенных на территории Российской Федерации, в том числе и не имеющих собственных железнодорожных путей.

В то же время для некоторых покупателей доставка спирта этилового технического возможна только с использованием смешанной перевозки железнодорожного контейнера, т.е. с использованием различных транспортных средств, осуществляющих транспортировку (железнодорожного, автомобильного, морского, авиа). Так, например, доставка до ОАО ГМК «Норильский никель» возможна только железнодорожным контейнером с перегрузкой в морском порту на водный транспорт, а после автотранспортом до места назначения. Подобная ситуация складывается с предприятиями, расположенными на Сахалине и Камчатке. Реализовать на практике это достаточно проблемно, поскольку законодательно положения о смешанной перевозке не урегулированы.

В настоящее время снова вводятся изменения в Федеральный закон от 22 ноября 1995 г. № 171-ФЗ «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции» в части использования для перевозок этилового спирта железнодорожными подвижными составами только в цистернах и танк-контейнерах, оборудованных ЕГАИС. Использовать железнодорожные контейнеры и крытые вагоны с момента внесения этих изменений будет нельзя.

В свою очередь это приведет к тому, что промышленные предприятия в некоторых регионах не смогут получить от ООО «КИБИХ» продукцию в установленные государственными контрактами сроки, а логистические затраты в разы будут превышать стоимость самой продукции».

СРО Союз операторов железнодорожного транспорта: «При принятии предлагаемых разработчиком изменений возможен риск введения избыточного административного регулирования и негативное последствия в виде физической невозможности перевозки железнодорожным транспортом для большинства производителей». «Изменения допускают перевозку этилового спирта (в том числе денатурата) (далее – спирт) железнодорожным транспортом исключительно в вагонах-цистернах или с использованием танк-контейнеров. Таким образом, исключается возможность перевозки спирта в бочках, бидонах, бутылях. Между тем такие перевозки в настоящее время чрезвычайно распространены. Более того, существует не так много предприятий – производителей спирта, имеющих площадки для погрузки/разгрузки вагонов-цистерн и танк-контейнеров.

Считаем, что новое преимущество, указанное разработчиком в пункте 10.2 сводного отчета – «Перенос сроков вступления в силу положений в части оснащения специальными техническими средствами регистрации в автоматическом режиме движения железнодорожного подвижного состава», не покрывает вышеописанных негативных последствий».

1. При расчете аналогичного оборудования, используемого при перевозках спиртосодержащей продукции автомобильным транспортом. [↑](#footnote-ref-2)
2. При расчете необходимости оснащения 12,5 тысяч транспортных единиц и затратах на оборудование GPS-Глонасс-трекером и оборудованием учета объема продукции на единицу транспортного средства в размере 2,5 млн. рублей. [↑](#footnote-ref-3)