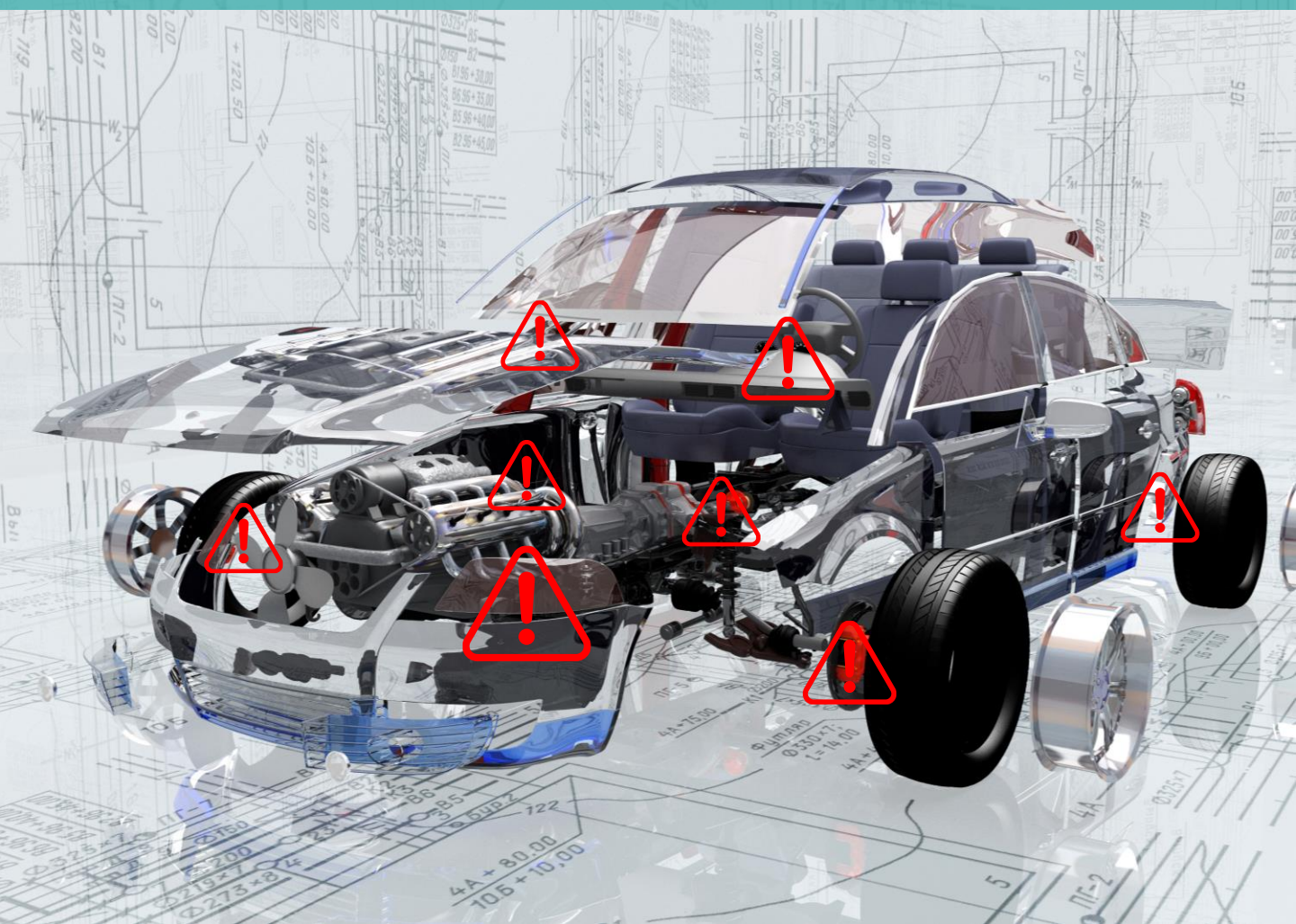


РЫНОК ПОДДЕЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ:

масштаб, опасность, пути решения проблемы



В 2019 г. доля контрафакта на российском вторичном рынке автокомпонентов составила **около 31%**. За последние четыре года этот показатель **вырос на три процентных пункта**.

При этом стоимость компонентов, для которых факт контрафакта доказан в суде, а их производители или распространители привлечены к административной или уголовной ответственности, составляет **менее 0,01%** от объема контрафакта на рынке.

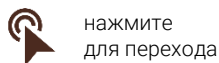
Между тем, оборот контрафактных деталей существенно влияет на безопасность на дорогах. Например, наблюдается **статистическая связь между объемом рынка контрафактных ламп и количеством ДТП из-за неисправности внешних световых приборов**.

Распространенность контрафакта также сказывается на экологичности автомобильного транспорта, увеличивая **объем образуемых отходов автокомпонентов (в том числе высокоопасных) и выбросы углекислого газа** в процессе эксплуатации транспортных средств.

Помимо этого, оборот контрафакта приводит к **уменьшению доходов федерального бюджета и снижению конкурентоспособности национальной промышленности**.

Для борьбы с производством и распространением поддельных автокомпонентов необходима настройка и **активация существующих правовых механизмов**. Однако, чтобы существенно изменить ситуацию на рынке, могут потребоваться и принципиально **новые регуляторные подходы**.

Оглавление



●	Введение	4
●	1. Объем и структура рынка контрафактных запчастей	5
○	1.1. Доля контрафакта на рынке	6
○	1.2. Наиболее часто подделываемые детали, каналы распространения контрафакта, драйверы нелегального рынка	7
●	2. Оборот контрафактных компонентов как угроза общественному благополучию	10
○	2.1. Риски для безопасности дорожного движения	11
○	2.2. Экологические риски	13
○	2.3. Социально-экономические риски	14
●	3. Борьба с контрафактом	15
○	3.1. Государственная политика в отношении оборота контрафактных автокомпонентов	16
○	3.2. Меры, принимаемые производителями автокомпонентов	20
○	3.3. Рекомендации	21

Введение

В России насчитывается порядка 53 млн автомобилей¹. Все они требуют регулярной замены частей, подверженных износу и либо вышедших из строя вследствие аварий. Спрос на автомобильные компоненты неэластичен, так как автомобильный транспорт используется для ежедневных поездок и транспортировки всех категорий товаров. При этом значительная часть авто-владельцев не обладает достаточными знаниями для подбора качественных лицензионных деталей. По этим причинам рынок автокомпонентов, объем которого в России, по нашим оценкам, превышает 1 трлн руб., притягателен для производителей контрафакта.

В соответствии с Гражданским кодексом РФ, под контрафактным товаром мы понимаем тот, на котором незаконно размещен товарный знак или сходное с ним до степени смешения обозначение².


Контрафактные товары в подавляющем большинстве случаев также являются и фальсификатом, то есть товарами, не соответствующими принятым для данной продукции техническим стандартам и регламентам и/или содержащими недостоверную информацию о своих свойствах и характеристиках.

В рамках данного исследования детально изучена проблема обращения контрафактной продукции на рынке автокомпонентов в России. Для оценки масштаба была проанализирована судебная практика, данные Росстата и Федеральной таможенной службы РФ. Значительная часть информации для данного исследования была получена по результатам экспертных интервью с представителями автопроизводителей, независимых производителей автокомпонентов, организаций автовладельцев и профессионалов автосервиса, а также юристами в области интеллектуального права.

В первой главе представлен анализ объема контрафактных изделий на рынке, каналов их распространения, распределения контрафактных компонентов по категориям. Во второй главе идентифицированы ключевые риски, связанные с оборотом контрафактных деталей. Третья глава содержит обзор государственной политики в сфере борьбы с контрафактом на рынке автокомпонентов, мер по информированию покупателей, принимаемых производителями, а также рекомендации для государства и компаний.



¹ Автостат «Рынок легковых автомобилей в России. Итоги 2019 года, тенденции и перспективы», 2020.
² Определение контрафакта содержится в ст. 1515 ГК РФ.



Глава 1. Объем и структура рынка контрафактных запчастей

- Доля контрафакта на рынке
- Наиболее часто подделываемые детали
- Производство и распространение контрафактных компонентов
- Причины роста доли контрафакта

1.1. Доля контрафакта на рынке



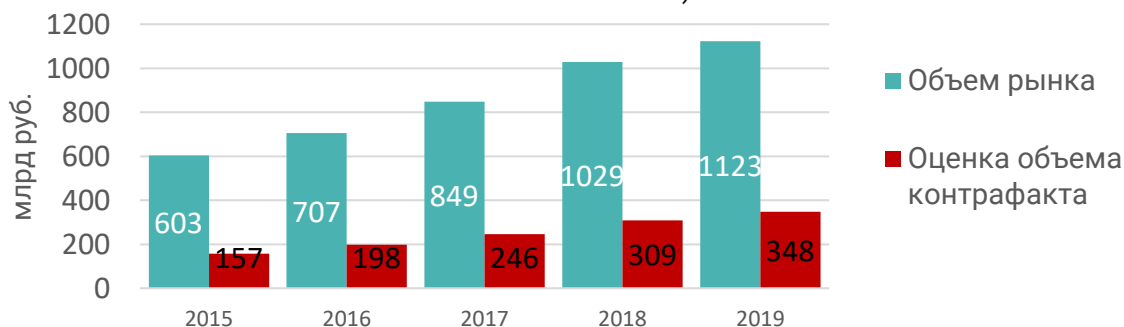
Доля контрафактных автокомпонентов на вторичном рынке РФ в 2019 г.

В 2019 г. доля контрафакта на российском вторичном рынке автокомпонентов составила порядка 31%.³ Это сопоставимо с уровнем распространения контрафакта в России в целом: по данным исследования ТИАР-Центра «Рассадники контрафакта», на рынке непродовольственных товаров доля контрафакта оценивается в 30%.

При этом на товары, на которые незаконно нанесены защищенные товарные знаки, приходится около 11% от общего объема рынка автокомпонентов; остальные поддельные детали (составляющие приблизительно 2/3 от рынка контрафакта) продаются под товарными знаками, сходными с зарегистрированными до степени смешения.

Однако еще в середине 2010-х ситуация была иной: среди контрафактных деталей большинство продавалось непосредственно под известными марками, нарушители не утруждались модифицированием фирменного дизайна. По мнению опрошенных экспертов, во многом изменение этого соотношения свидетельствует об улучшении работы государственных органов и правообладателей по выявлению и пресечению оборота контрафакта.

В общем, доля контрафакта на рынке с 2016 г. по 2019 г. выросла на три процентных пункта. При этом тренд разнонаправленный для разных категорий компонентов: при общем росте нелегального оборота, для некоторых типов деталей доля контрафакта сокращается (например, свеч зажигания, ламп).



Вторичный рынок автомобильных запчастей и доля контрафакта на нем в 2015-2019 гг.

³ Оценка ТИАР-Центра на основе анализа судебной статистики; данных по производству, экспорту, импорту и продажам автокомпонентов; экспертных интервью.

1.2. Наиболее часто подделываемые детали, каналы распространения контрафакта, драйверы нелегального рынка

Топ-5 категорий, подверженных контрафакту

Фильтры
(по степени убывания популярности: масляные, воздушные, салонные и топливные)

Тормозные комплектующие: диски, колодки

Ремни и цепи

Детали подвески

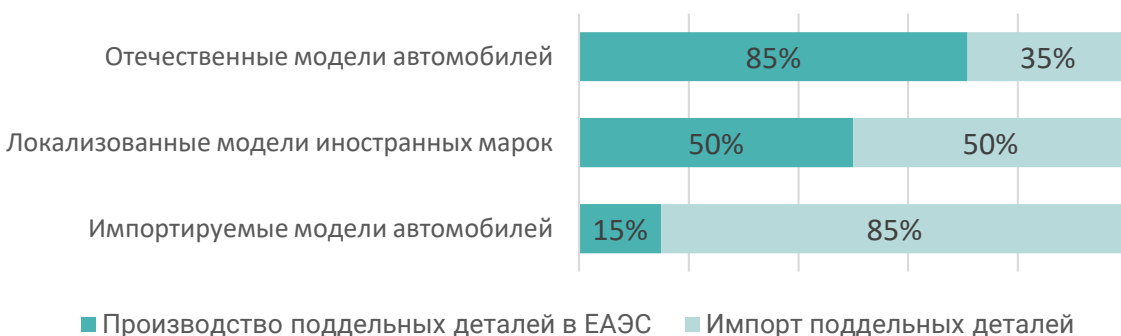
Лампы и фары

Сегменты рынка автокомпонентов, в которых наблюдаются наибольшие доли контрафактной продукции

Наиболее подделываемыми запасными частями являются так называемые «расходники», то есть регулярно заменяемые детали. Для отдельных категорий компонентов доля контрафакта достигает 45%.

Доля контрафактных компонентов для автомобилей премиальных категорий довольно низка. Она значительно больше для брендов средней и низкой ценовых категорий. Чем дороже автомобиль, тем больше владельцы склонны заказывать техническое обслуживание у официальных дилеров.

Существует также связь между объемом оборота контрафактных деталей и годом выхода модели автомобиля. Доля контрафактных компонентов для конкретной линейки машин достигает максимума не ранее чем через пять лет после ее выхода на рынок. Новые модели пользуются меньшим спросом среди нелегальных производителей ввиду того, что требуется время для организации производства новых компонентов и появления эффекта масштаба, то есть насыщения рынка достаточным количеством автомобилей новой линейки и накопления ими некоторого износа.



Соотношение между импортом и внутренним производством контрафактных автокомпонентов в зависимости от страны происхождения автомобиля

Анализ рынка контрафактных автокомпонентов показывает, что предложение формируют товары трех основных категорий:

1. Самая массовая для отечественных автомобилей категория – это запасные части, произведённые в кустарных условиях.

Эти производства, как правило, расположены в гаражах и помещениях бывших производственных предприятий. Запчасти изготавливаются из бывших в употреблении запасных частей («восстанавливаются»), либо из низкокачественных материалов, не отвечающих требованиям технологического процесса.

2. Категория, характерная для автомобилей иностранных производителей, – это неоригинальные запасные части из Китая, Турции и других стран, импортируемые на территорию Российской Федерации и других стран ЕАЭС недобросовестными предпринимателями.

Эти запасные части в целом внешне соответствуют оригинальным, при этом материалы и технологический процесс, используемые при их изготовлении, (и как следствие, эксплуатационные характеристики) не отвечают стандартам автопроизводителей и государственным регламентам. Упаковка продукции данной категории в контейнеры, имитирующие фирменные, по большей части происходит после прохождения таможенного контроля.

3. Небольшую долю рынка занимают детали, произведенные на полноценных промышленных предприятиях, которые затем фасуются заказчиками в упаковку, незаконно использующую зарегистрированные товарные наименования.

Как отмечают эксперты, при этом такие заказчики как правило договариваются с производственной площадкой об использовании более дешевых материалов (сплавов, пластмасс, резин и т.д.), чтобы увеличить свою прибыль.

Реализация контрафактных деталей конечным автовладельцам в основном происходит через несетевые автосервисы. Как отмечают эксперты, самостоятельно закупкой автокомпонентов сегодня занимается абсолютное меньшинство автовладельцев.

Крайне мал шанс встретить контрафакт в сетевых магазинах. Существенным каналом распространения контрафактных автокомпонентов, по мнению опрошенных экспертов, служат оптово-розничные рынки (например, московские «Южный порт», «Кунцево», «Садовод»), где производят закупки независимые механики и владельцы региональных магазинов.

Контрафакт появляется на онлайн-маркетплейсах. Однако, согласно участникам рынка, основные площадки электронной коммерции готовы к сотрудничеству с правообладателями, благодаря чему в онлайн-сегменте наблюдается тренд на снижение доли контрафакта.

По нашей оценке, доля контрафактных запчастей частей на крупнейших маркетплейсах, довольно высока. Однако, администрации площадок идут на диалог и готовы выработать совместные механизмы борьбы с недобросовестными вендорами.

Сергей Монигетти,
менеджер по развитию бизнеса запасных частей,
Volvo Cars Россия

Как в России, так и в мире спрос на контрафактную продукцию тем выше, чем ниже покупательная способность населения. По данным опрошенных экспертов, контрафактные детали на 30-50% (в зависимости от категории) дешевле оригиналов для конечных потребителей. На спрос также влияет особенность культуры потребления – степень толерантности к контрафакту в обществе.

На предложение контрафакта влияет и высокая доля неформальной занятости. Так, в условиях российского общества социологи говорят о наличии «гаражной экономики»⁴, которая вовлекает десятки тысяч человек, работающих в условиях неформальной или полужуральной занятости. Как отмечалось ранее, по мнению опрошенных экспертов, особенно высокую роль кустарное производство имеет в сегменте контрафактных компонентов для автомобилей отечественного производства.

Помимо общих социально-экономических и культурных предпосылок, эксперты также отмечают несколько новых специфических трендов, способствующих распространению контрафакта. Так, в течение пяти последних лет происходит рост индустрии недобросовестных «лабораторий», органов по сертификации,

которые продают фальсификаторам сертификаты соответствия, необходимые для импорта и дальнейшего распространения запчастей.

Доля контрафакта растет и на фоне приоритизации проведения работ по восстановлению автомобиля за счет страховой компании перед денежной компенсацией. Данная тенденция наблюдается с 2017 г., когда восстановительный ремонт за счет страховой компании стал фактически безальтернативной формой компенсации ущерба по полисам ОСАГО. По мнению некоторых экспертов, страховой индустрии и владельцам сервисов требуется приложить дополнительные усилия, чтобы повысить контроль над качеством используемых компонентов и внедрить систему компенсации, которая бы учитывала не только фактор цены (в таком случае, доля контрафактных компонентов возрастает), но и качество используемых деталей.

Контрафакт обходится покупателям на 30-50% дешевле лицензионных частей. Чем мельче деталь, тем больше маржа для недобросовестных игроков.

Александр Казаченко,
вице-президент Автомобильной
сервисной ассоциации



⁴ Фонд «Хамовники» «Гаражная экономика в российской провинции», 2016.

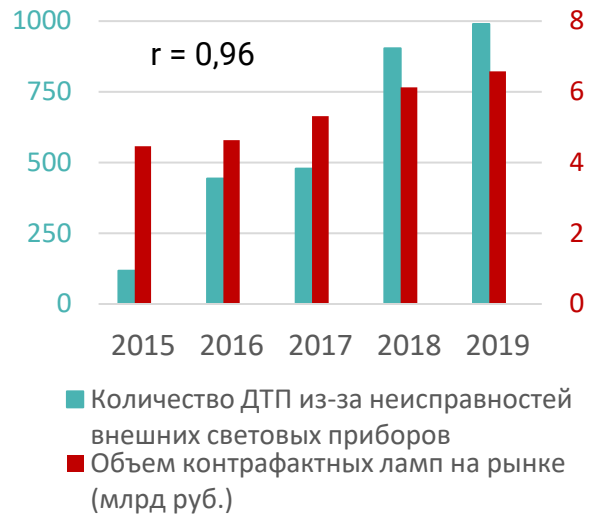
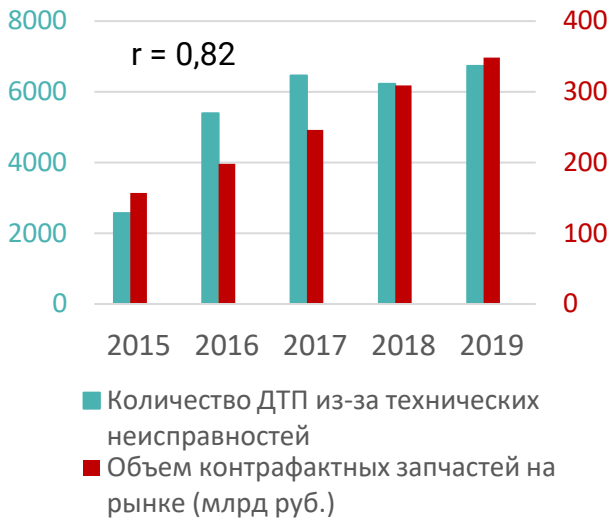
Глава 2.

Оборот контрафактных компонентов как угроза общественному благополучию

- Риски для безопасности дорожного движения
- Экологические риски
- Социально-экономические риски



2.1. Риски для безопасности дорожного движения



Сопоставление количества ДТП из-за технических неисправностей и объема контрафактных компонентов: для российского рынка в целом (слева) и сегмента ламп (справа).

Источник: Научный центр безопасности дорожного движения при МВД РФ, расчеты ТИАР-Центра.

С распространением поддельных автокомпонентов связано множество рисков. Установка контрафактных деталей, ввиду того что при их производстве используются более дешевые материалы, а само производство часто осуществляется в кустарных или полукустарных условиях, приводит к отклонениям от стандартных эксплуатационных показателей автомобиля. Такие компоненты, как правило, выходят из строя существенно быстрее оригинальных частей, что становится неожиданностью для автовладельцев, рассчитывающих на гарантированный брендом ресурс работы.

Ситуация, в которой ущерб от контрафактных компонентов наиболее нагляден – это дорожно-транспортное происшествие из-за технической неисправности, возникшей вследствие установки поддельных деталей. Такие ситуации представляют собой риск для имущества, здоровья и жизни не только водителя и пассажиров транспортного средства с поддельными компонентами, но и других участников дорожного движения.

В целом технические неисправности транспортных средств приводят более чем к 6 тыс. ДТП в год. Около тысячи человек погибает в таких ДТП ежегодно. На протяжении последних лет в России наблюдается определенная статистическая корреляция между объемом рынка контрафактных деталей и количеством ДТП из-за технических неисправностей (коэффициент корреляции $r = 0,82$).

Опасность контрафакта различается для разных категорий компонентов. Среди категорий запчастей, корректная работа которых наиболее важна для предотвращения аварийных ситуаций, некоторые в высокой степени подвержены незаконному копированию фальсификаторами: например, тормозные диски и колодки, лампы и фары. Так, корреляция между количеством ДТП из-за неисправностей внешних световых приборов в год и годовым объемом рынка контрафактных ламп гораздо более ярко выражена ($r = 0,96$), чем в случае сопоставления рынка контрафактных частей в целом и количества ДТП из-за технических неисправностей в целом.



Распределение света и световая граница: стандартное светораспределение (слева), светораспределение некачественных ламп (справа)

Многие автовладельцы недооценивают важность качественных источников света и не понимают, что сэкономив незначительную сумму, подвергают рискам себя, свою семью, и других участников движения. Ведь мы знаем, что большая часть аварий происходит в темное время суток либо во время недостаточной видимости.

Артем Нуриахметов,
технический специалист отдела "Специальное освещение",
OSRAM Russia

Для поддельных ламп характерно низкое качество пайки, что сказывается на качестве светового потока. Автомобильные фары представляют собой очень тонко настроенный оптический прибор, поэтому отклонение нити накаливания даже на миллиметр может существенно исказить световой поток.

Из-за некачественной лампы распределение света по дорожному становится менее равномерным; исчезает четкая световая граница, то есть свет, который должен быть сфокусирован на дороге, начинает слепить встречный поток.

Нередко встречается контрафакт и в сегментах подушек и ремней безопасности, от надежности которых зависит здоровье и жизнь водителя и пассажиров при ДТП.

Безусловно, не все детали в случае подделки угрожают жизням участников дорожного движения. Тем не менее, весь фальсификат создает определенные имущественные риски. Помимо некорректного функционирования и преждевременного выхода из строя самой поддельной детали, из-за контрафактных компонентов автовладельцы сталкиваются с поломкой базовых узлов автомобиля. Например, контрафактные электрические компоненты в случае поломки могут вывести из строя проводку автомобиля.

Таким образом, попытавшись сэкономить при выборе мелкой «расходной» детали, автовладельцы могут столкнуться с необходимостью ремонта транспортного средства, бюджет которого во много раз превышает предполагаемую выгоду при покупке запчасти сомнительного происхождения.

Цена современной, технологичной свечи зажигания не превышает 700 рублей. Однако замена ее на контрафактную, которая дешевле всего на несколько сотен рублей, создает колоссальный риск. Кусочек поддельной свечи может обломиться и попасть в поршневую группу двигателя. В этом случае потребуются капитальный ремонт двигателя, который обойдется владельцу автомобиля в десятки тысяч рублей.

Алексей Стрючков,
ведущий специалист по продажам, DENSO Rus

2.2. Экологические риски

Компонент	Фактор риска	Удельный показатель ущерба	Годовой показатель ущерба
Компоненты двигателя	Увеличение расхода топлива	Расход топлива до 15% больше	Увеличение выбросов CO ₂ на 180 тыс. тонн
Моторное масло	Загрязнение почвы и воды из-за попадания нефтепродуктов	Расход на километр в среднем 2,6 раз больше, чем у оригинала	Увеличение объема отходов на 40 тыс. тонн
Ксеноновые лампы	Содержат ртуть, требуют специальной утилизации	Срок службы в среднем в 3 раза меньше оригинала	Увеличение объема отходов I класса опасности на 7,8 тонн

Примеры экологических факторов риска, связанных с оборотом контрафактных автокомпонентов. Источники: экспертные интервью, Аналитический Центр при Правительстве РФ, расчеты ТИАР-Центра.

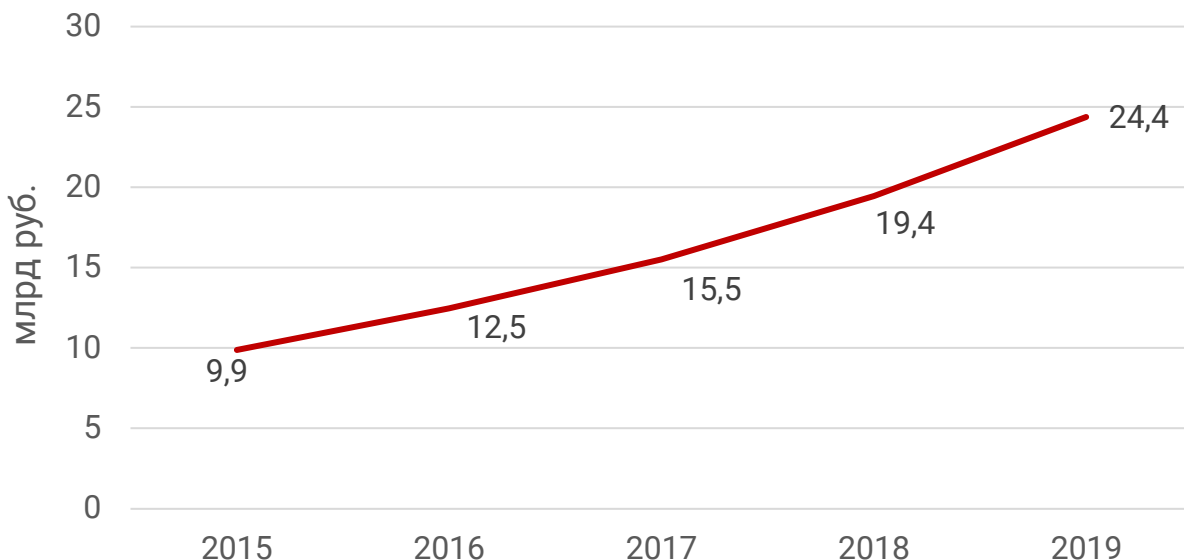
Среди экологических рисков, сопряженных с оборотом поддельных автокомпонентов, можно выделить две основные группы.

Во-первых, при производстве некоторых компонентов используются вещества, требующие особого обращения, в том числе на этапе утилизации. Например, использованные ксеноновые лампы из-за содержания ртути относятся к I-му классу опасности отходов (наиболее опасные); использованные свинцовые аккумуляторы – ко II-му классу. Поскольку контрафактные компоненты служат существенно – как правило, многократно – меньше оригинальных, при их использовании значительно вырастает объем опасных отходов.

Во-вторых, поддельные компоненты могут влиять на эффективность автомобиля в целом. Так, несоответствующие стандартам детали двигателя могут привести к увеличению расхода топлива до 15%, а значит, и соответствующему увеличению выбросов CO₂ и токсичных веществ (угарного газа, оксидов азота и других). Такой эффект могут оказывать среди прочего воздушные и топливные фильтры, которые являются одними из самых часто подделываемых категорий.

Учитывая долю контрафакта на рынке, вызванное им увеличение углеродного следа от эксплуатации автомобильного транспорта в России можно оценить в 1,2%. В абсолютном выражении это составляет 180 тыс. тонн CO₂ в год.

2.3. Социально-экономические риски



Потенциальные доходы бюджета РФ в части НДС, упущенные из-за контрафакта автокомпонентов

Незаконный импорт и производство контрафактных компонентов приводит к недополучению государством налогов и таможенных сборов из-за их заниженной стоимости. Объем недополученных налогов за 2019 г. только в части НДС оценивается более чем в 24 млрд рублей.

Неуплата налогов и сборов в полном размере производителями и распространителями контрафакта искажает работу рыночных механизмов, ставя недобросовестных игроков в неравное положение с легальными производителями автокомпонентов. Таким образом, возникают угроза конкурентоспособности отечественных производителей и риски недостижения целей развития автопромышленности в России.

Стратегия развития автомобильной промышленности на период до 2025 г.⁵ и проект Программы развития отечественных высокотехнологичных

производств компонентов и систем для автопрома⁶ ставят своей задачей увеличение объема российского производства легковых автомобилей и их компонентов для внутреннего потребления и экспорта. Отмечается, что среди основных препятствий на пути достижения этой цели – жесткая конкуренция со стороны иностранных производителей и высокий объем контрафактной продукции.

Наблюдаемое ослабление национальной валюты могло бы привести к повышению спроса на российские автокомпоненты как внутри страны, так и на международном рынке и создавать стимулы для зарубежных автопроизводителей локализовывать свои производства в России. Однако, по мнению экспертов, ценовое давление со стороны контрафактной продукции остается значимым фактором, препятствующем реализации данного потенциала в полной степени.

⁵ Утверждена Распоряжением Правительства РФ от 28 апреля 2018 г. №831-р.

⁶ Разработан Минромторгом РФ и предложен к обсуждению в 2019 г.

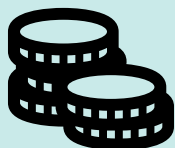
Контрафактные лампы как риск для общественного благополучия



Наблюдается выраженная корреляция между количеством ДТП из-за неисправности внешних световых приборов и объемом контрафакта на рынке ламп. Контрафактные лампы характеризуются неравномерным распределением светового потока по дорожному полотну и могут ослеплять встречный поток.

Текущий уровень оборота контрафактных ламп увеличивает годовой объем отходов I класса опасности на 7,8 тонн.

Контрафактные лампы работают в среднем в три раза меньше. Это означает в три раза больший объем отходов ламп, генерируемый контрафактным рынком.



461 млн руб. – упущенные доходы федерального бюджета России в части НДС из-за оборота контрафактных ламп в 2019 г. Оборот контрафакта занижает налоговую базу НДС, а также уменьшает собираемый объем таможенных пошлин.

Глава 3. Борьба с контрафактом

- Государственной регулирование и правоприменение
- Собственные инициативы брендов
- Рекомендации



3.1. Государственная политика в отношении оборота контрафактных автокомпонентов

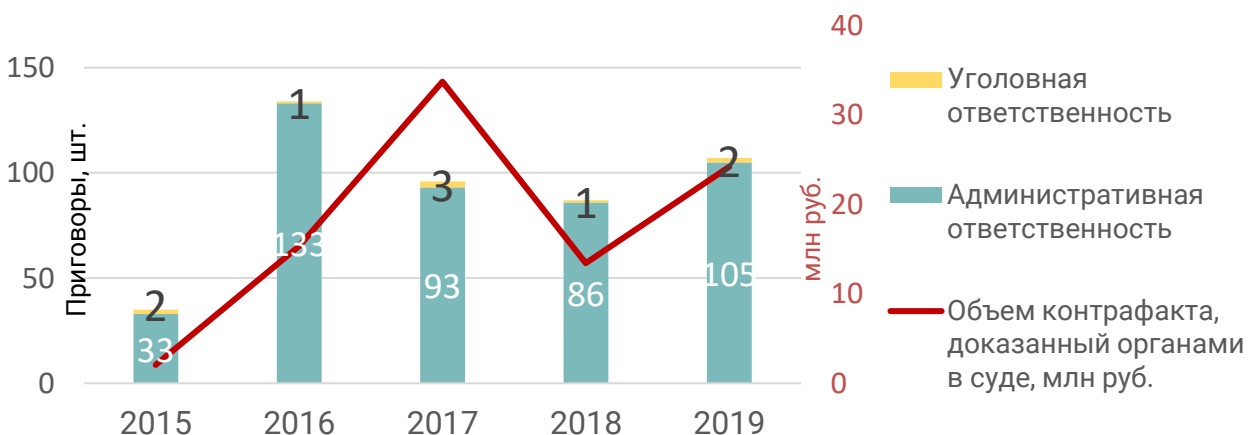
В настоящее время работа государства по борьбе с контрафактной продукцией строится в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 23.01.2015 №31 «О дополнительных мерах по противодействию незаконному обороту промышленной продукции» и правительственной Стратегии по противодействию незаконному обороту промышленной продукции на период до 2020 г. и плановый период до 2025 г. В стратегии автомобильная отрасль называется одной из приоритетных для наблюдения и принятия мер. Констатируется значительный объем контрафакта на рынке автокомпонентов. При этом в стратегии подчеркивается низкий уровень координации органов власти при осуществлении контроля и надзора, а также терпимость потребителей к контрафактной продукции (из-за ее относительно низкой стоимости). Также стратегией предусматриваются совершенствование законодательства, мониторинг ситуации на рынке и вовлечение покупателей в борьбу с контрафактом.

Осуществляя надзор за рынком автокомпонентов, государственные органы при выявлении контрафакта инициируют дела по факту незаконного использования средств индивидуализации товаров. В зависимости от причинена ущерба,

против производителя или распространителя контрафакта заводится административное или уголовное дело.

- При ущербе до 250 тыс. рублей ведется административное производство по статье 14.10 КоАП РФ. Санкции для юридических лиц по этой статье включают штраф в размере пятикратной стоимости контрафактного товара, но не менее 100 тыс. руб. и конфискацию контрафактной продукции.
- При ущербе свыше 250 тыс. рублей заводится уголовное дело по статье 180 УК РФ. Максимальное наказание по ней предусматривает лишение свободы на срок до шести лет со штрафом в размере до 500 тыс. руб.

В рамках настоящего исследования были проанализированы опубликованные судебные решения, вынесенные судами первой инстанции по этим статьям в отношении дел, в которых фигурировали контрафактные детали. Согласно собранной статистике, ежегодно всего около ста дел по факту оборота контрафактных автокомпонентов доводятся до суда и обвинительного приговора. Уголовных дел единицы.



Количество обвинительных приговоров по случаям подделки автозапчастей в первой инстанции и объем контрафакта, выявленного и доказанного в суде правоохранительными органами.

Источник: анализ опубликованных судебных решений по ст. 180 чч. 1,3,4 УК РФ и ст. 14.10 КоАП РФ «Незаконное использование средств индивидуализации товаров»



Совокупная стоимость контрафактных автокомпонентов, фигурировавших в доведенных до обвинительного приговора делах, в сравнении с годовым оборотом контрафакта на рынке, 2015-2019 гг.

В рамках доказанных в суде случаев государство ежегодно выявляет контрафактные автокомпоненты общей стоимостью порядка 20 млн руб. (среднее значение за 2016-2019 гг.) – это менее 0,01% от годового оборота контрафактных запчастей. Однако, по данным экспертов, в большом количестве выявленных случаев дела в отношении производителей и продавцов контрафакта прекращаются в связи с малозначительностью вины.

Среди наименований товаров, наиболее часто встречающихся в изъятых партиях (для которых вина производителей и реализаторов контрафакта была доказана) – сигнализации, декоративные элементы

экстерьера (эмблемы), фильтры, тормозные комплектующие, ремни и цепи. Таким образом, список выявляемых правоохранительными органами контрафактных компонентов во многом совпадает со списком наиболее часто подделываемых деталей.

При анализе географии судебных решений по фактам оборота контрафактных частей, можно отметить, что среди регионов с наибольшим числом обвинительных приговоров преобладают субъекты федерации, в которых сконцентрировано потребление и производство автокомпонентов.

Топ-10 регионов по числу административных и уголовных дел

1–2. Самарская область	6. Московская область
1–2. Нижегородская область	7–8. Краснодарский край
3. Забайкальский край	7–8. Рязанская область
4. Москва	9–10. Ленинградская область
5. Приморский край	9–10. Тверская область

Список регионов с наибольшим количеством доведенных до обвинительного приговора административных и уголовных дел по фактам оборота контрафактных автокомпонентов
Источник: анализ опубликованных судебных решений по ст. 180 чч. 1,3,4 УК РФ и ст. 14.10 КоАП РФ «Незаконное использование средств индивидуализации товаров», вынесенных арбитражными судами и судами общей юрисдикции в 2015-2019 гг.

Основная доля случаев выявления контрафактных автокомпонентов приходится на **Федеральную таможенную службу (ФТС)**. Если таможенные органы обнаруживают подозрительную продукцию, проходящую через границу, они приостанавливают ее выпуск на десять рабочих дней и уведомляют правообладателя, который может подать заявление о привлечении импортера к ответственности, в случае если подозрения ФТС подтверждаются. Помимо работы на границе, ФТС также осуществляет постаможенный контроль, то есть выборочный аудит импортеров в отношении ввезенных в страну товаров.

Существует объективное ограничение эффективности работы ФТС – недостаток синхронизации между таможенными органами ЕАЭС в части защиты интеллектуальных прав. Между тем, значительная доля импорта контрафактных автокомпонентов в Россию осуществляется через Казахстан, Киргизию и другие страны ЕАЭС. В настоящее время ведется работа по **запуску единого для всех стран ЕАЭС таможенного реестра объектов интеллектуальной собственности**.

Многие контрафактные автокомпоненты иностранного происхождения в принципе не могут быть выявлены на границе, потому что часто на момент прохождения таможенного контроля на товары еще не нанесена защищенная торговая марка. Фасовка деталей в упаковку, имитирующую фирменную, в таких случаях происходит на территории РФ.

По этой причине, а также ввиду того что среди контрафактных компонентов для отечественных автомобилей преобладают произведенные в России детали, крайне актуальным является контроль за оборотом запчастей внутри страны. Для этой цели осуществляются **контрольные закупки органами МВД** и, в небольших объемах, Роспотребнадзором.

Опрошенные в рамках настоящего исследования представители автопроизводителей и независимых производителей авто-

компонентов осведомлены о работе полиции по пресечению оборота контрафактной продукции, но считают ее недостаточной. Эксперты также отмечают, что государством практически не ведется работа по вовлечению потребителей в борьбу с контрафактом, хотя это и предусмотрено стратегическими документами Правительства РФ.

В последние годы стратегический подход государства к борьбе с контрафактом во всех отраслях основывается на введении **обязательной маркировки** товаров контрольными идентификационными знаками. Оператором единой государственной системы является Центр развития перспективных технологий (ЦРПТ).

Эта программа уже затронула сферу автокомпонентов. В настоящее время проходит эксперимент по маркировке шин. С 1 ноября 2020 г. маркировка шин должна стать обязательной. Планируется, что обязательная маркировка будет со временем распространяться на все больший и больший спектр продукции и к 2024 г. охватит весь потребительский рынок.

Опрошенные эксперты скептически настроены к перспективе обязательной маркировки всех автокомпонентов. С одной стороны, сама по себе платформа ЦРПТ «Честный знак» может стать привычным инструментом для пользователей, так как она, как предполагается, позволит отследить происхождение самых разных продовольственных и непродовольственных товаров. С другой стороны, для эффективной борьбы с контрафактом требуется гибкий подход. Маркировка является целесообразным способом защиты от подделок дорогих товаров, к выбору которых потребители подходят с осторожностью. Но, по опыту экспертов, когда речь идет о товарах с низкой стоимостью пользователи не готовы тратить время на проверку подлинности. Между тем, затраты на маркировку неизбежно закладываются в стоимость легального продукта, что только увеличивает разницу в цене между оригиналом и подделкой, особенно для товаров низкой ценовой категории.

“ Есть сомнения в реальной возможности и ценовой целесообразности маркировать все виды продукции. Любые дополнительные способы защиты влекут за собой удорожание товара для конечного потребителя, что снижает его привлекательность.

Сергей Купцов,
Начальник отдела экономической безопасности, АО «Лада-Имидж» (АвтоВАЗ)

3.2. Меры, принимаемые производителями автокомпонентов

Автопроизводители и независимые поставщики компонентов проводят систематическую работу по выявлению и пресечению оборота контрафакта. Прежде всего, без активного содействия брендов невозможна эффективная работа правоохранительных органов. Компаниям необходимо своевременно проводить экспертизу компонентов, присланных ФТС или полицией для установления признаков контрафакта.

Многие производители берут на себя активную роль во взаимодействии с полицией: они самостоятельно проводят мониторинг рынка и осуществляют контрольные закупки, на основании которых составляют заявления о привлечении продавца контрафакта к ответственности. Автопроизводители ведут сбор информации через официальные сервисные центры о контрафакте, с которым сталкиваются потребители.

Большинство крупных производителей компонентов ведет активную просветительскую работу, внедряя образовательные программы для автосервисных организаций, оптовых и розничных продавцов. Они также работают со СМИ для увеличения осведомленности самих автовладельцев о различиях между оригинальной и поддельной продукцией и о рисках, связанных с использованием контрафактных деталей.

Многие бренды успешно внедряют системы защиты продукции, основанные на голографических метках и контрольных идентификационных знаках. Маркировка продукции индивидуальными кодами позволяет со стопроцентной точностью проверить оригинальность каждой упаковки.

Проверка подлинности OSRAM



1
Автовладелец сканирует QR-код на этикетке



2
Платформа OSRAM возвращает код, нанесенный непосредственно на лампу или на двойную упаковку, который необходимо сверить

Пример собственной программы маркировки производителя: в России OSRAM применяет двухфакторную систему проверки подлинности всех ксеноновых ламп, а также галогенных ламп в двойном пластиковом боксе.

3.3. Рекомендации: меры по снижению оборота контрафактных автомобильных компонентов

В рамках данного исследования на основании анализа трендов и консультаций с экспертами были отобраны два блока мер, способных сократить долю контрафакта на российском рынке автокомпонентов. Первый касается

стратегического государственного целеполагания и нормативно-правового регулирования отрасли. Второй блок включает конкретные меры, которые возможно реализовать уже сегодня, в рамках действующего регулирования.

Стратегический и законодательный уровень

- Создать нормативную категорию «автомобильные комплектующие с высоким значением для безопасности дорожного движения».
- Сделать фокус на этой категории в плане реализации Стратегии по противодействию незаконному обороту промышленной продукции в РФ.
- С целью поддержания ценовой конкурентоспособности легальных товаров сделать участие производителей в национальной системе цифровой маркировки и прослеживания товаров ЦРПТ опциональной.
- Законодательно предусмотреть возможность уничтожения выявленных контрафактных компонентов по соглашению сторон без инициирования административного и уголовного производства.

Международный опыт демонстрирует, что для успешной борьбы с контрафактом целью правоохранительных органов должно быть не только наказание нарушителей, но и создание условий для добровольного уничтожения контрафакта на ранней стадии. Если нарушители признают вину и добровольно уничтожают товар по согласованию с правообладателем, то не всегда есть необходимость для привлечения к уголовной или административной ответственности. Судебные разбирательства оттягивают на себя огромные ресурсы правоохранительных органов и юристов правообладателей. При упрощении процедур, связанных с задержанием и уничтожением контрафакта, наблюдается существенный рост таких задержаний и объема изъятой поддельной продукции.

Казимиерас Саржицкас,
региональный директор по Северовосточной Европе и Средней Азии,
REACT

Правоприменительный уровень

- Провести проверку «лабораторий», которые продают сертификаты соответствия производителям и импортерам контрафактных компонентов.
- Улучшить координацию оперативного взаимодействия и информационного обмена между таможенными ведомствами ЕАЭС. Сформировать и начать применять единый таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности ЕАЭС.
- Увеличить масштабы пост-таможенного контроля на основе риск-ориентированного подхода, учитывающего повышенную опасность контрафакта в определенных категориях автокомпонентов.
- Активно привлекать Роспотребнадзор к мероприятиям по выявлению и пресечению оборота контрафактных автокомпонентов как ведомство, ответственное за защиту прав потребителей.
- Увеличить количество контрольных закупок со стороны МВД на основе риск-ориентированного подхода.
- Рекомендовать контрольно-надзорным органам в делах, связанных с оборотом контрафакта, добиваться в суде конфискации средств производства поддельной продукции с их последующим уничтожением.





ТИАР-Центр

Независимый аналитический центр и консалтинговая компания, специализирующаяся на продвижении принципов экономики замкнутого цикла.

Мы работаем для создания комфортной регуляторной среды и перехода России и ЕАЭС к циркулярной модели экономики.

Мы помогаем корпорациям и органам власти эффективно внедрять принципы устойчивого развития в управление бизнесом и территориями.

www.tiarcenter.com

