

## ТОРГОВЫЙ СПОР ПАРИЖА С БЕРЛИНОМ ПОУЧИТЕЛЕН ДЛЯ МОСКВЫ

### *Актуальный комментарий*

Таможенный союз России, Казахстана и Белоруссии по международным меркам является относительно молодой интеграционной группировкой. Поэтому вполне естественно, что он пока не избавлен от нерешенных внутренних проблем, неотлаженности механизмов взаимодействия, при этом его наднациональные органы едва завершили свое формирование. В этой связи представляется весьма полезным взглянуть на опыт наиболее известных таможенных союзов (ТС), в частности, на то, как его членами воспринимаются возникающие порой конфликты.

В начале августа с.г. французское правительство уведомило Европейскую комиссию о своем намерении запретить ввоз во Францию ряда последних моделей легковых автомобилей марки «Мерседес». Мотивируя свой шаг, Париж сослался на соответствующие правила ЕС, которые позволяют предпринимать односторонние меры по приостановке свободного движения товаров в случае наличия угрозы окружающей среде.

Надо заметить, что торговый спор между членами любого ТС априори выглядит необычно, поскольку данное интеграционное объединение подразумевает в первую очередь реализацию принципа свободы перемещения товаров. Если говорить об «образцовом» ТС с 35-летней историей, каковым является Европейский Союз, то там вдобавок реализованы свобода движения услуг, капиталов и рабочей силы, поэтому любой торговый конфликт в нем можно рассматривать как нечто экстраординарное, грозящее подрывом основ Сообщества. Тем не менее, французы пошли на демарш, заявив, что Германия не выполняет обязательства, связанные с проблемой изменения климата, ибо, согласно вступившему в силу внутри ЕС 1 января 2013 г. правилу, использование в кондиционере реagenta с содержанием углекислого газа, превышающим установленную норму, запрещено. Однако германский производитель продолжает использовать при заправке автомобильных кондиционеров устаревший реagent R134a вместо нового и безопасного R1234yf.

Реакция Еврокомиссии не замедлила себя ждать – еще в июне она пригрозила Германии санкциями и дала срок для принятия мер до 19 августа с.г. Берлин тем временем пытается убедить Брюссель в нарушении Парижем принципов и правил единого рынка, ибо последний, по мнению немцев, попросту использует заботу об окружающей среде для маскировки банального протекционизма. Однако, согласно недавнему заявлению еврокомиссара по промышленности А. Таяни, у Франции есть основания заблокировать поставки в страну автомобилей «Мерседес» А-класса, В-класса и CLA-класса, произведенных после 12 июня с.г. В расширенном смысле это означает, что не соответствующие последнему регламенту ЕС «Мерседесы» вообще не могут быть проданы или зарегистрированы на территории Евросоюза, уточнил еврокомиссар.

Что же все-таки побудило Францию создать проблему, последствия которой в любом случае будут иметь негативный отголосок для единого внутреннего рынка ЕС, где давно уже устранены всяческие торговые барьеры? Ответ дает нынешняя суровая экономическая реальность: мировой экономический кризис не только не обошел Европу, но и усугубил ее внутренние финансовые и экономические проблемы. Это вынудило государства-члены ЕС самым серьезным образом заняться поиском возможных легальных способов защиты своих экономик и своих производителей. Продажи французского автогиганта «Пежо-Ситроен» в последнее время упали, на заводах компании прошли неоднократные манифестации против увольнений. И французы нашли вполне легальный способ защиты своего бизнеса в рамках действующего законодательства Евросоюза. Проблема, естественно, обсуждается как на уровне чиновников, так и профессиональными ассоциациями производителей и СМИ.

Разумеется, в данной ситуации невозможно полностью абстрагироваться от духа добрососедства, сотрудничества, европейской солидарности и пр., сформировавшегося за десятилетия евростроительства. На этом фоне всякий внутренний конфликт и его зачинщик в любом случае не вызывают симпатий. А формальный зачинщик здесь Париж. Нет сомнения, что при благоприятной международной и внутренней конъюнктуре подобный спор между членами ЕС скорее всего вообще не возник бы. Но сейчас своя рубашка оказалась ближе к телу.

Думается, что Париж и Берлин в скором времени преодолеют этот торговый конфликт без больших потерь. Подспорьем тому – европейские традиции уважения закона и развитая правовая база ЕС.

Описанный случай должен стать поучительным для таможенного союза России, Казахстана и Белоруссии. Существуют ли в нем торговые разногласия? Да, существуют, но на эту тему не очень много говорят и пишут в прессе. Разногласия случаются и между Москвой и Астаной, и особенно между Москвой и Минском.

Для специалистов не секрет, что, к примеру, в Белоруссии по-прежнему дискриминируются то одни, то другие российские товары. А в 2012 г. вскрылась скандальная история с «экспортом растворителей» из Белоруссии, в результате которой России был нанесен ущерб примерно в 1,5 млрд. долл. (для сравнения – суммарный ущерб российских производителей и экспортеров от дискриминационных мер на внешних рынках оценивался перед присоединением к ВТО в 2-2,5 млрд. долл. в год). Но это было тем случаем, который уже невозможно было скрыть. Обычно же спорные вопросы между Москвой и Минском решаются без лишнего шума в «ручном режиме», и эта практика продолжается непрерывно в течение последних лет.

Создается устойчивое ощущение нежелания «выносить сор из избы». Наверное, изредка к этой формуле прибегать можно. Хуже, когда следование ей входит в привычку, когда какая-то из сторон полагает, что за нарушение правил торговли не последуют законные санкции, а вместо этого дело удастся замять или договориться «полюбовно», т.е. за счет другой стороны, которая, по установившейся негласной традиции, соглашается платить за интеграцию больше, чем остальные. Такая практика, позволяя оперативно погасить конфликт, в долгосрочном плане вредит интеграции, искажая ее цели и смысл.

07 августа 2013 г.