



**ОБЩЕРОССИЙСКАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
«СОЮЗ МАШИНОСТРОИТЕЛЕЙ РОССИИ»**
Комитет при Бюро Центрального Совета
по тракторному, сельскохозяйственному, лесозаготовительному,
коммунальному и дорожно-строительному машиностроению

121099, г. Москва, Новинский б-р, дом 11, подъезд 2, тел./факс: +7 (499) 255-01-26; www.soyuzmash.ru; E-mail: komitet@tplants.com

ПРОТОКОЛ № 1

Совместного заседания Комитета по тракторному, сельскохозяйственному, лесозаготовительному, коммунальному и дорожно-строительному машиностроению при Бюро Центрального совета Союза машиностроителей России и Временной комиссии Совета Федерации по мониторингу экономического развития

г. Москва

« 27 » апреля 2017 года

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Федеральные органы исполнительной власти		
1	Цепкин Олег Владимирович	Член комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству
2	Марьясова Анастасия Артуровна	Помощник члена Совета Федерации О.В. Цепкина по работе в Совете Федерации
3	Корчевой Евгений Анатольевич	Директор Департамента сельскохозяйственного, пищевого и строительно-дорожного машиностроения Минпромторга России
4	Славуцкий Александр Владимирович	Заместитель директора Департамента программ развития Минтранса России
5	Глухов Анатолий Павлович	Начальник отдела дорожной деятельности Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России
6	Котляренко Алексей Владимирович	Начальник отдела технической политики Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России
7	Кулешов Алексей Владимирович	Заместитель руководителя Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт)
8	Евстафьев Сергей Владимирович	Специалист-эксперт Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт)
Комитет по тракторному, сельскохозяйственному, лесозаготовительному, коммунальному и дорожно-строительному машиностроению		
9	Болотин Михаил Григорьевич	Председатель Комитета, Председатель Совета директоров ООО «ККУ «Концерн «Тракторные заводы»
10	Четвериков Виктор Викторович	Заместитель Председателя Комитета, президент ООО «СПМ»
11	Ненилина Изольда Алексеевна	Руководитель аппарата Комитета, первый заместитель руководителя Курганского регионального отделения Союза машиностроителей России, руководитель Пресс-службы ООО "ККУ "Концерн "Тракторные заводы"
12	Грифф Мирон Исаакович	Член комитета, Директор Фонда развития сертификации спецавтотранспорта, средств механизации и технологий выполнения работ в строительстве
13	Синотин Михаил Анатольевич	Член комитета, генеральный директор ПАО "Навлинский завод "Промсвязь"

14	Узянов Александр Анатольевич	Член комитета, и.о. исполнительного директора ОАО «Ярославский вагоно-ремонтный завод» "Ремпутьмаш"
15	Щельцын Николай Александрович	Член комитета
16	Воробьев Сергей Иванович	Заместитель руководителя аппарата Комитета, специалист по работе со СМИ ООО «ККУ «Концерн «Тракторные заводы»
Участники заседания		
17	Белов Олег Николаевич	Директор по прикладным технологиям и системным решениям ПАО «Микрон»
18	Березуцкий Илья Владимирович	Координатор направления строительно-дорожного машиностроения Ассоциации «Росспецмаш»
19	Бронский Илья Станиславович	Проректор по маркетингу и стратегическому развитию АНО ВО Северо-Западный открытый технический университет
20	Бубнов Михаил Викторович	Заместитель директора Московского государственного образовательного комплекса
21	Бузданов Виктор Игоревич	Генеральный директор ООО «Смоленские машины»
22	Бурков Артур Олегович	Председатель совета директоров ООО «Смоленские машины»
23	Буханов Сергей Николаевич	Заместитель директора по закупкам и логистике – начальник ОМТС АО «ГМС Ливгидромаш»
24	Волкомич Анатолий Александрович	Генеральный директор ЗАО "Литаформ"
25	Гапонов Алексей Игоревич	Начальник ОТК ЗАО СП «Брянксельмаш»
26	Гилев Виталий Викторович	Главный специалист отдела модернизации производства Департамента технического развития АО «ОСК»
27	Гиске Дмитрий Игоревич	Член Чувашского регионального отделения Союза машиностроителей России, заместитель руководителя пресс-службы ООО «ККУ «Концерн «Тракторные заводы»
28	Горбенко Владимир Васильевич	Генеральный директор Ассоциации «Древмаш»
29	Горланов Владимир Бориславович	Начальник транспортного цеха №71/1 АО «НПЦ газотурбостроения «Салют»
30	Демчук Дмитрий Владимирович	Вице-президент Ассоциации «Станкоинструмент»
31	Денисов Максим Анатольевич	Начальник отдела продаж ООО «Крановые технологии»
32	Зайцев Владимир Петрович	Генеральный директор ООО «Липецкий завод малых коммунальных машин»
33	Иванов Дмитрий Николаевич	Директор по продажам и маркетингу АО «НИИМА «Прогресс»
34	Ищенко Владимир Анатольевич	Генеральный директор СРО "СПЕЦАВТОПРОМ"
35	Лежнев Алексей Васильевич	Генеральный директор «ВКО «Символ»
36	Лукич Павел Викторович	Генеральный директор ООО «Рустермодрев»
37	Масютин Святослав Анатольевич	Заместитель Генерального директора Концерн ООО «РУСЭЛПРОМ», Председатель Смоленского РО «СоюзМаш России»
38	Печеркин Андрей Сергеевич	Директор по стратегическому маркетингу и взаимодействию с госструктурами ООО «ЧТЗ-Уралтрак»

39	Прибылов Александр Петрович	Заместитель генерального директора по общим вопросам АО «РПТП «Гранит»
40	Пихут Иван Петрович	Начальник Аналитического отдела АО «КБАЛ им.Л.Н.Кошкина»
41	Русаков Антон Юрьевич	Начальник научно-технического отдела АО «Центральный научно-исследовательский технологический институт «Техномаш»
42	Сальников Николай Александрович	Руководитель проекта Проектного центра Комплекса стратегии и развития ОАО «РТИ»
43	Светлов Геннадий Валентинович	Генеральный директор АО «РПТП «Гранит»
44	Ситник Леонид Леонидович	Руководитель отдела специальных проектов ОАО «Проектмашприбор»
45	Соломин Сергей Николаевич	Заместитель директора по сертификации ЗАО «Чебоксарское предприятие «Сеспель»
46	Скворцова Дарья Геннадьевна	Специалист по работе с органами власти и общественными организациями ООО «ККУ «Концерн «Тракторные заводы»
47	Скудный Денис Александрович	Заместитель генерального директора ООО «Крановые технологии»
48	Червяков Андрей Александрович	Генеральный директор ООО «ЭкоТех»
49	Шмелин Павел Сергеевич	Начальник исследовательско-технического отдела функциональных материалов и структур электроники и фотоники АО «ЦНИТИ «Техномаш»
50	Шоль Евгений Иванович	Генеральный директор НПУ «Федеративная информационная система»
51	Протасов Станислав Игоревич	Главный редактор журнала «Основные средства»
52	Петрова Елена Васильевна	Главный редактор журнала «СТТ Digest»

Председательствующий: Член комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству **Цепкин Олег Владимирович**, Председатель Комитета по тракторному, сельскохозяйственному, лесозаготовительному, коммунальному и дорожно-строительному машиностроению **Болотин Михаил Григорьевич**

Повестка дня:

«О мерах поддержки отечественных производителей дорожно-строительной техники»

С приветственным словом к участникам заседания обратился Член комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству **Цепкин Олег Владимирович**, который отметил, что на данное совещание приглашены руководители федеральных органов государственной власти, которые знают о проблемах в дорожно-строительной технике, а также руководители предприятий и ассоциаций выпускающих и эксплуатирующих данную технику, т.е. экспертное сообщество и те ведомства, которые занимаются регулированием этой отрасли через формирование регламентных нормативных документов и все это происходит в стенах Совета Федерации, как законодательного органа.

Рассказал, что данная тема не первый раз рассматривается. После предыдущих совещаний были выработаны конкретные предложения по включению в Гражданский кодекс РФ понятия, как оригинальная продукция, воспроизводимая продукция, фальсифицированная продукция. Подготовлены предложения по ограничению оборота контрафакта в области комплектующих и запасных частей, создания методов их защиты для обращения в заинтересованные федеральные органы исполнительной власти.

Были получены ответы от Минпромторга России и Росстандарта.
Рассказал о регламенте проведения данного совещания.

С вступительным словом к участникам заседания обратился Председатель Комитета по тракторному, сельскохозяйственному, лесозаготовительному, коммунальному и дорожно-строительному машиностроению **Болотин Михаил Григорьевич**, который поблагодарил всех присутствующих, что откликнулись на участие в данном совещании.

На данном совещании необходимо рассмотреть предложения высказанные производителями дорожно-строительной техники, а федеральным органам исполнительной власти, в лице Минпромторга России, определить позицию о поддержке производителя или потребителя, либо это будет какая-то поддержка совместная, этот вопрос принципиальный, если для наших коллег по сельскому хозяйству такая четкая политика выработана и она достаточно успешная и реализована, то по дорожно-строительной технике мы сейчас даже судя по повестке вкатываемся в технику при этом основной вопрос, кого планирует поддерживать бюджет.

Вопрос № 1. Ограничение срока эксплуатации техники для перевозки опасных грузов.

Выступающий:

О.В. Цепкин - Член комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству, рассказал что существует срок установленный производителями для ее безопасного использования ну он в какой то мере берет срок амортизации, но тем не менее есть физический предел старения и когда мы говорим о технике которая представляет собой определенную опасность для окружающих и для других участников движения для работ которые связаны с этой техникой, то мы говорим о том, насколько это тема актуальная.

Привел пример, что в США, Германии, Китае, Японии срок эксплуатации данной техники составляет от 7 до 12 лет.

Рынок РФ привык к тому, что наши эксплуатанты приобретают б/у технику, которая прошла предельный срок эксплуатации, в том числе и в этих странах. И далее еще не меньший период времени по РФ, со всеми вытекающими последствиями.

Необходимо введение ограниченного срока эксплуатации.

Ввести необходимость при проведении технического осмотра транспортного средства осуществлять диагностику цистерн.

Предоставил слово представителю Минтранса России.

А.В. Славущий - Заместитель директора Департамента программ развития Минтранса России сообщил, что министерством были рассмотрены поступившие после заседания в Совете Федерации предложения и представлены ответы на поставленные вопросы.

В докладе было отмечено, что в текущих условиях на перевозчиков падает очень большая нагрузка, доходы падают, эксплуатационные расходы растут и сейчас в этих условиях заставлять менять их технику, это просто ударить экономически по ним. Но вместе с тем надо понимать, что нельзя упускать технику, которая не соответствует техническим параметрам эксплуатации, мы считаем, что основными критериями в ограничении эксплуатации является техническое состояние транспортного средства и экономическая целесообразность поддержания в исправном состоянии.

Соответствие технического состояния установленным требованиям должно контролироваться при техническом осмотре. Что касается вопроса о поддержке, мы предлагаем рассмотреть следующее, просто у нас основным ценообразующим фактором является ж/д тариф и мы понимаем, что транспортная составляющая перевозки такой техники она очень высокая, поэтому мы считаем, что наиболее эффективным механизмом указания поддержки конкретным производителям является адресная предоставление субсидий на полную или частичную компенсацию тарифных расходов связано с транспортировкой дорожно-строительной техникой.

Прения по первому вопросу:

М.Г. Болотин - Председатель Комитета по тракторному, сельскохозяйственному, лесозаготовительному, коммунальному и дорожно-строительному машиностроению отметил, что производитель безусловно является на Российском рынке одним из ведущих предприятий срок эксплуатации данных видов технических средств не должен превышать 2 года, а потом замена и получение заказов. Эксплуататоры хотели бы чтобы срок был лет 20, чтобы не менять.

Мы понимаем, что у нас здесь явный конфликт интересов, Здесь вопрос как всегда золотой середины, я предлагаю сформулировать это достаточно просто, установить срок примерно на 7 лет либо 500 тыс. км пробега, если компания желает срок продлить, транспортное средство нужно отвести на дефектовку на завод изготовитель и тогда бюджет должен субсидировать затраты на транспортировку.

Я согласен с коллегами, дефектовка на любом пункте ГАИ не свободна и неэффективна из-за отсутствия приборов контроля, у них этого нет и быть не может, это сертифицированные приборы и сертифицированные специалисты. Таких точек по стране у нас наверное компаний 5, вот собственно у меня машина стояла в гараже и у нее срок прошел и пробег не вышел, тогда я могу отвести это обратно на предприятие, оно возьмет с меня какие то деньги, но основные затраты на транспортировку и я буду обращаться за субсидиями в бюджет в каком то виде, вот примерно предложение такое.

Понятие 7 лет, цифра взята с потолка, исходя из опыта, мы цифры не посчитаем объективно, у нас нет исходных данных.

С.Н. Буханов - Заместитель директора по закупкам и логистике – начальник ОМТС АО «ГМС Ливгидромаш» отметил, что все меры озвученные по данному вопросу имеют свои плюсы.

Необходимо решить вопрос по утилизации этих технических средств. Например: есть срок выпуска машины – большой, а пробег – маленький. Как быть?

В некоторых регионах нет центров по обслуживанию этих видов машин.

Повысить контроль за водителями работающими с данными видами транспортных средств, установить дополнительно какие-то параметры, критерии.

Разработать специальную программу по утилизации и лизингу.

М.И. Грифф - Член комитета, Директор Фонда развития сертификации спецавтотранспорта, средств механизации и технологий выполнения работ в строительстве отметил, что Росстандарт вводит очень серьезные ограничения по ввозу импортной подержанной техники.

Цистерны у нас используются на огромном количестве перевозок различных грузов и каждый груз требует к себе очень пристального внимания.

Мы упустили вопрос с техническим осмотром. Он проводится безобразно, и мне кажется, что нужен инструментальный контроль транспортных средств. Ограничить какой-то общий срок, это неконкретная мера, поэтому необходимо на каком-то уровне обратиться в МВД об усилении контроля. Надо сказать, что цистерны которые перевозят опасные грузы 2 раза в год в обязательном порядке проходят техосмотр и там выявляется много всяких недостатков, они явные это действенные меры, но сейчас упущен вопрос контроля, и наверное надо возвращаться к этому вопросу и усиливать эти структуры которые могут регулировать находящиеся в эксплуатации транспортные средства. Это будет рыночный подход.

Е.А. Корчевой - Директор Департамента сельскохозяйственного, пищевого и строительно-дорожного машиностроения Минпромторга России отметил, что задача ограничения рассматривается как задача стимулирования производства и в этой связи я бы посмотрел на другие инструменты сейчас чем помочь производителям и расставить приоритеты те, которые можно уже сейчас быстро и оперативно запустить и те которые требуют дальнейшей проработки.

Если говорить про оперативные меры, то конечно очевидно это введение утиль сбора на прицепы, эта мера должна работать и на приток импорта в том числе и частично решая задачу

недобросовестной конкуренции цистерн бывших в эксплуатации. Понятно как делать, мы этим занимаемся, изменения подготовлены. Следующая мера стимулирование спроса, соответственно у нас уже час назад правительством приняты решения о распределении денег из резервного фонда в том числе 2,5 млрд.руб. на 10% субсидию по лизингу строительно-дорожной техники куда внесены все прицепы, емкости и т.д. Мера действовать будет 1 год, поэтому надо быстро включаться и через лизинговые компании работать и в проекте правил который выйдет через 2 недели, вы не увидите слов о российской технике, но я вас заверяю, что ни одна импортная техника не будет субсидирована по лизингу. И здесь очень важно, что у нас есть четкие требования по 719 постановлению о том, что такое российская техника, а что нет. А что касается запрета, мы однозначно его поддерживаем

Вопрос № 2. Сертификация строительно-дорожной техники.

Выступающие:

А.В. Кулешов - Заместитель руководителя Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии отметил, что действительно когда не существует понятной системы подтверждения соответствия там начинается вакханалия. Ограничивать выпуск в обращение безопасной продукции надо на стадии ее ввоза, поэтому наши предложение четкие, поддержать введение процедуры сертификации и мы идем дальше и это касается так же с/х техники, объектов регулирования техрегламентов по машинам и оборудованию и по с/х технике. это введение процедуры системы соответствия по аналогии с регламентов автомобилей. Процедура сертификации с утверждением к компонентам в соответствующие органы. Наши дальнейшие действия будут по аналогии с автомобилями.

Е.А. Корчевой - Директор Департамента сельскохозяйственного, пищевого и строительно-дорожного машиностроения Минпромторга России рассказал о том, что в министерстве ведется реестр самоходных машин, в который сегодня входят более 400 организаций и ежемесячно поступает около 30-40 обращений по вступлению в этот реестр.

Мы столкнулись с тем, что для строительно-дорожной техники достаточно подать декларацию, формальная декларация есть, но когда мы начали получать анализы производства и акты испытаний оказалось, что по некоторым актам испытания вообще не проводился или с нарушениями. Я могу сейчас открыто казать, что декларирование строительно-дорожной техники это чистый фарс. Никакого отношения к подтверждению продукции не имеет. Поэтому наша позиция, что в 10 регламент нужно вносить изменения и из возможности сейчас есть выбор, он может задекларироваться, может сертифицироваться. Никаких деклараций по строительно-дорожной технике быть не должно. Не надо путать это с европейским союзом, где под декларированием понимается финансовые требования предприятий на случай ответственности, на аварийные случаи и эта мера жестче чем сертификация.

Дальше мы столкнулись с тем, что приблизительно 70% сертификатов выдано с нарушением процедур и 7 из 10 мы отправляем в росаккредитацию обратно. Нам сейчас нужно внести изменения в 10 регламент, ужесточаем процедуру в части подтверждения сертификатов не только на машины, но и на компоненты и вводятся после проверки Росстандартом.

А.С. Печеркин - Директор по стратегическому маркетингу и взаимодействию с госструктурами ООО «ЧТЗ-Уралтрак» в своем выступлении отметил, что очень приятно и радостно слышать, что Росстандарт знает и понимает проблему.

С чем столкнулись сегодня мы:

- 1-ый момент в Росстандарт отправили перечень лабораторий, которые выдали по нашему мнению липовые испытания, прошло месяца 2-3, эта работа идет и она не имеет никакого результата. Мы снова обратились к ним, дальше идти некуда;

- 2-ой момент у нас есть компании, которые выдали сертификаты, потом производители работают с этими сертификатами, мы уже выявили факт, что это контрафакт, что они действительно делают восстановленную технику, но сертификат никто отменить не может. Сертификационный центр уже закрыт, Росаккредитация забрала уже сертификат у него все лицензии, но сертификат легитимен и с ним до сих пор работают. Куда обращаться?

Мы можем провести с Ростандартом внеплановую проверку для этого нужно правительственное решение. С соответствующей просьбой мы в правительство обращались, чтобы нам разрешили внеплановые проверки всех организаций с соответствующими сертификатами. Не можем кашмарить малый бизнес. Правительство сказалось обратиться в Минпромторг.

Прения по второму вопросу:

М.Г. Болотин - Председатель Комитета по тракторному, сельскохозяйственному, лесозаготовительному, коммунальному и дорожно-строительному машиностроению привел пример по краже конструкторской документации одним предприятием у другого.

И только через суд добились закрытия организации.

В этом деле Концерн «Тракторные заводы» имеет большой опыт, и всем кто столкнулся с данной проблемой готов оказать конкретную помощь безвозмездно.

Вопрос № 3. Маркировка компонентов и запасных частей как мера защиты машиностроителей от контрафакта.

Выступающие:

А.В. Кулешов - Заместитель руководителя Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии отметил, что Росстандарт вкладывает в понятие о маркировки. Есть 2 цели:

- чисто фиксальная;
- борьба с поступлением на рынок нежелательной продукции.

Росстандарт высказывал свою позицию, что маркировка деталей это длительный процесс. Это все должен быть комплекс мер, т.к. покупаешь коробочку, а ее можно открыть и совершить подмену деталей это не составит труда. Мы живем в мире который нам еще Маркс описал и нет того преступления на который не пойдет капитал. Должен быть комплекс мер, это усиление уголовной ответственности за такие деяния, это привлечение МВД, это вопросы безопасности. У меня сегодня нет понимания конкретных мер для наведения порядка на рынке. Маркировка это один из мер. Здесь нужно подумать над комплексами мер, маркировка это не панацея.

Прения по третьему вопросу:

В.В. Четвериков - Заместитель председателя Комитета, президент ООО «СПМ» отметил, что сейчас имеются возможности публично эффективно отслеживать огромные массивы информации, по которой можно проверить подлинность какого-либо продукта. Например, штафы ГИБДД, полюсы ОСАГО, местоположение транспорта и т.д.

Каждая сложная по техническому исполнению деталь которая выпускается отслеживается, во внутренних учетных системах любого нормального производителя, соответственно есть дешевые методы маркировки, которые легко читают без дополнительных нагрузок. Когда речь идет о мошенничестве, можно очень легко проверить через учетную систему производителя, что эта деталь была выпущена этим производителем, и он несет за нее ответственность. Соответственно, когда мы говорим о строительно-дорожной технике, безопасную работоспособность которой надо подтверждать в Ростехнадзоре регулярно, то в случае если было изменение трансмиссии ходовой системы, двигателя, если эти системы были без учета маркировки, которую можно проверить через учетную систему производителя, значит надо принимать решение, что это либо контрафакт, либо мошенничество со стороны посредника, который поставил технику и эта машина не должна допускаться в эксплуатацию. А с точки зрения контроля у нас есть практика на заводе, когда 3 кодами: накладная межцехового перемещения, накладная которая идет дилеру и является номером заказа мы по 3 системам очень легко можем выяснить была эта деталь оригинальна или нет. Т.е., даже если какой-то подзаборный предприниматель хочет скопировать наши документы мы всегда внутри себя идентифицируем, что именно эту деталь сделали мы. А уже дальше мы проконтролировать не можем. Соответственно когда мы говорим что речь идет действительно о безопасности

дорожно-строительной техники, а у нас очень много нюансов эксплуатации. Между прочим еще в Советском Союзе в авиации было достаточно четко прописано, какие детали необходимо использовать и ничего нового выдумывать не надо, причем для большого объема информации не доставить труда отслеживать это. Затрат на это не много, не то, что лазерная гравировка, что безумного дорого. Это нормальная сквозная система обработки данных, достаточно каждому производителю присвоить определенный номенклатурный код, как это было в СССР и уже подделка этого кода будет уголовно наказуема.

А.В. Лежнев - Генеральный директор «ВКО «Символ» рассказал о своей организации.

В настоящее время разрабатываются правовые инициативы:

- Минфин России вносит чисто фиксальный закон, сделанный в интересах налоговиков, а интересы промышленников не учтены;

- Первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству В.В. Гутенев подготовил проект закона, сделанный в интересах промышленников.

Предложил за основу взять проект закона, разработанный Минфином и добавить предложения из проекта закона В.В. Гутенева поддерживающих интересы промышленников.

Вопрос № 4. Актуальные вопросы саморегулирования в промышленности.

Выступающие:

Е.И. Шоль - Генеральный директор НПУ «Федеративная информационная система» по теме: **«Саморегулирование в промышленности на примере СРО «СПЕЦАВТОПРОМ».**

В свое выступлении докладчик отметил, что 6 февраля 2017 года на заседании Экспертного совета по нормативно-правовому обеспечению развития колесных транспортных средств самоходной техники и дорожно-строительного оборудования при Комитете Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству был заслушан доклад Рабочей группы «Саморегулирование в промышленности» ТПП России:

- о разработке механизма саморегулирования в промышленности;
- о результате его внедрения на примере двух предприятий-членов СРО ЦентрРеахим – Галреахим и ЭкоТех (ООО).

Рассказал что механизм саморегулирования в промышленности – это комплекс документов, представляющих потребителю юридически значимую гарантию соответствия декларированных свойств (качества) серийного продукта. Перечислил все документы, которые необходимы членам СРО.

Механизм саморегулирования в промышленности создаёт системную и политически корректную нормативно-правовую основу для: борьбы с контрафактом; борьбы с недобросовестным предпринимательством; развития импортозамещения; развития конкуренции.

Миссия СРО это: поощрение повышения качества продукта; обеспечение рыночного преимущества добросовестного предпринимательства; защита качественного продукта от контрафакта, контрабанды и недобросовестной конкуренции.

Конечным результатом механизма саморегулирования является поручительство СРО перед потребителем за соответствие декларированных свойств продукта.

Поручительство выдается на каждый конкретный продукт отдельно на основании договора СРО с членом СРО о допуске продукта члена СРО к Компенсационному фонду.

Этим поручительством потребителю гарантируется финансовое возмещение за ущерб, нанесенный от использования продукта.

Поручительство СРО является юридически значимой гарантией, которая предоставляет возможность быть уверенным в качестве продукта всем потребителям: физическим лицам; юридическим лицам; органам государственной власти; комиссиям по госзакупкам.

Привел пример использования данного механизма в СРО «СПЕЦАВТОПРОМ».

А.О. Бурков - Председатель совета директоров ООО «Смоленские машины» по теме: **«Результат разработки стандарта организации на дорожно-уборочные машины ООО «Смоленские машины».**

В соответствии с механизмом саморегулирования ООО «Смоленские машины» разработало стандарт организации (СтО) на Машину дорожную комбинированную КДМ-7881.

СтО утверждён приказом генерального директора. На его основе разработаны проекты:

- стандарта саморегулируемой организации (СтСРО) Ассоциация СПЕЦАВТОПРОМ;
- проект договора о допуске к Компенсационному фонду СРО.

СтСРО и финансовое Поручительство СРО мы намерены направлять в комиссии по госзакупкам в качестве нашего рыночного преимущества.

Выражаем надежду, что Совет Федерации России использует свои возможности для пропаганды и нормативно-правового продвижения разработанного механизма саморегулирования в промышленности.

Принятые решения:

1. Принять к сведению информации, изложенные в выступлениях участников совещания.

2. Руководителям предприятий производящим строительно-дорожную технику подготовить предложения, касающиеся технического осмотра транспортных средств.

3. Совету Федерации (О.В. Цепкин) совместно с руководителями предприятий подготовить обращение на имя Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И.И. Шувалова о сокращении сроков внесения изменений в существующие технические регламенты.

4. Совету Федерации использовать свои возможности для пропаганды и нормативно-правового продвижения разработанного механизма саморегулирования в промышленности.

На этом заседание завершило свою работу.

Председатель Комитета



Болотин М.Г.

**Руководитель Аппарата
Комитета**



Ненилина И.А.