

## Регулирование импорта и использования лодок в США. Акцент – на надувные моторные лодки.

Два уровня регулирования – федеральный и отдельных штатов США

### I. Федеральный уровень регулирования

Контролирует импорт продукта на территорию США.

Основные федеральные регулирующие ведомства:

**Федеральная таможня – U.S. Customs & Border Protection (CBP)** <https://www.cbp.gov>

Описание ввоза лодок на сайте CBP: Importing a boat for personal use into the U.S.  
[https://cbpcomplaints.cbp.gov/s/article/Article-1184?language=en\\_US](https://cbpcomplaints.cbp.gov/s/article/Article-1184?language=en_US)

Помимо стандартных таможенных документов (таможенная декларация, транспортные документы и проч.), на таможне представляются следующие основные документы:

1. Документ, подтверждающий правообладание лодкой. Если лодка предназначена для личного пользования (ввозит частное лицо), то коммерческие документы покупки, н-р bill of sale. Если для последующей перепродажи (ввозит дилер), то также соответствующие коммерческие документы (инвойс, контракт и проч.).

2. Если лодка моторная и ввозится вместе с мотором, то мотор должен иметь разрешение от Федерального агентства по охране окружающей среды (EPA – Environmental Protection Agency). Кроме этого, на таможне подается декларация двигателя (форма 3520-21), заполненная и подтверждающая соответствие двигателя стандартам EPA, – Engine Declaration Form 3520-21: <https://www.epa.gov/sites/default/files/2021-02/documents/form3520-1-2021-01-secured-enabled.pdf>

3. Если лодка ввозится вместе с прицепом, то на прицеп идентифицируется как транспортное средство. Соответственно, прицеп должен иметь а) 17-значный серийный номер на корпусе (VIN – vehicle identification number) и б) разрешение от Национального управления безопасностью движения на трассах США (NHTSA – The National Highway Traffic Safety Administration). Для ввоза прицепа должна быть заполнена форма HS-7 транспортного департамента агентства NHTSA, декларирующая соответствие прицепа (транспортного средства) стандартам NHTSA – Form HS-7: [https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/documents/hs7\\_rv9-tag.pdf](https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/documents/hs7_rv9-tag.pdf)

По всем вопросам к NHTSA обращаться: (202) 366-5291, [importandcertification@nhtsa.dot.gov](mailto:importandcertification@nhtsa.dot.gov)

4. Таможенные сборы. См. Chapter 89 of the Harmonized Tariff Schedule (HTSUS):  
<https://hts.usitc.gov/view/Chapter%2089?release=2020HTSARev18>

Для России см. соответствующие новые ограничения импорта и актуальные таможенные пошлины.

## Агентство по охране окружающей среды – U.S. Environmental Protection Agency (EPA):

<https://www.epa.gov>

Регулирует оборот продуктов и деятельности, связанных с загрязнением окружающей среды, в т.ч. мототранспорта с двигателями внутреннего сгорания и самих двигателей. В случае надувных моторных лодок под регулирование попадают их двигатели.

На территории США двигатели должны быть обязательно сертифицированы согласно стандартам EPA – это общее федеральное правило. Большинство штатов признает это правило, но в отдельных штатах, н-р во Флориде, существуют свои дополнительные стандарты сертификации двигателей.

В своих требованиях EPA апеллирует к отдельным разделам основного документа, которым является **Свод федеральных правил США – Code of Federal Regulations (CFR), ежегодно публикуемый (обновляемый) в Федеральном регистр (Federal Register).**

CFR – ссылки:

<https://www.ecfr.gov>

<https://www.ecfr.gov/titles>

<https://www.govinfo.gov/help/cfr>

<https://www.govinfo.gov/app/collection/cfr>

По происхождению в США двигатели делятся на две общие группы: версия США (U.S. Version) и не версия США (Non-U.S. Version). Двигатели версии США – это двигатели, физически произведенные на территории США. Все остальные двигатели по умолчанию – это не двигатели версии США, даже если продукт американского бренда, но произведен за рубежом и не получил официальной регистрации EPA.

К ввозу и обороту на территории США допускаются только двигатели версии США. На американских производствах они автоматически становятся таковыми, поскольку в технологию производства всегда включено тестирование и сертификация по стандартам EPA. Ввоз и использование двигателей на территории США требуют, чтобы они были превращены в версию США. Для этого производитель на зарубежном предприятии также обеспечивает тестирование двигателей по стандартам EPA и проходит сертификацию EPA.

При ввозе двигателя (транспортного средства с двигателем) на федеральной таможне импортер заполняет форму декларации двигателя 3520-21 (Engine Declaration Form 3520-21):

<https://www.epa.gov/sites/default/files/2021-02/documents/form3520-1-2021-01-secured-enabled.pdf>

Для двигателей лодок в форме выбирается пункт E, который соответствует положениям регулирования Title 40, part 1045, part 1068 CFR.

40 CFR, part 1045 описывает правила импорта карбюраторных двигателей лодок.

40 CFR, part 1068 описывает регламент (процедуры, технологии и проч.) приведения двигателя к стандартам EPA на производстве.

Итогом прохождения сертификации по EPA является получение сертификата соответствия стандартам EPA (EPA Certificate of Conformity) на отдельный двигатель или серию одинаковых двигателей и бирка на каждый двигатель, на которой также имеется информация по соответствию

стандартам EPA. Аналогичная информация указывается и на наклейке на тару, в которой двигатель поставляется на территорию США.

Также в форме декларации соответствия двигателя стандартам EPA 3520-21 указываются серийный номер двигателя, вся выходная информация о производителе двигателя (если двигатель дорабатывался третьим лицом, н-р в мастерской, то оно уже считается производителем) и прочая информация.

Таким образом, для прохождения проверки на соответствие стандартам EPA, на таможне предъявляются:

А) Заполненная форма 3520-21 (EPA Form 3520-21).

Б) Сертификат соответствия двигателя (или серии одинаковых двигателей) стандартам EPA (EPA Certificate of Conformity).

В) Бирка (label) на каждом двигателе с информацией о сертификации EPA.

Г) Наклейка на таре (коробке и т.п.) с двигателем; на наклейке – также информация о сертификации EPA.

Вопрос сертификации по EPA решается напрямую между производителем двигателя или ДОРАБОТЧИКОМ двигателя и EPA. Если двигатель реэкспортируется (идет через третью страну), у него также должны быть вся документация и прочие атрибуты соответствия стандартам EPA.

!!! Если в двигатель вносятся даже небольшие доработки (подключение дополнительных систем и т.п.), то доработчик уже считается конечным производителем, и такой двигатель снова должен проходить сертификацию EPA!

Импортер при ввозе двигателя (ТС с двигателем) на территорию США заполняет форму 3520-21 и вместе с ней представляет на таможне всю прочую документацию на соответствие стандартам EPA.

#### **Замечания:**

1. Сертифицирование двигателя по EPA на производстве в целом описано в 40 CFR, part 1068. Там много что написано – производитель должен разбираться (это его забота). Но в целом, процесс сертификации подразумевает специальную тестирующую лабораторию со специальным (сертифицированным) оборудованием, т.е. отдельную технологию тестирования двигателей, которая также соответствует стандартам EPA.

2. Такая технология (лаборатория) подразумевает значительные инвестиции, плюс прямое взаимодействие с EPA. Вряд ли Фрегат или Водник19 могут себе это позволить. Если они делают даже незначительные доработки в двигателе, подключают к нему что-то, сопрягают с контроллерами и т.п., то они уже считаются производителями двигателя, и данный двигатель подлежит прохождению полной процедуры сертификации по EPA.

3. В случае вопросов, EPA может задержать двигатель на таможне (не дать таможне добро) и забрать на дополнительное тестирование. Это, насколько я помню, платная и затратная по времени процедура, и она не дает гарантии (если сочтет нужным, EPA может вернуть двигатель).

## Ввоз и регистрация прицепа

Информация на сайте Федеральной таможи (СРВ):

[https://helpspanish.cbp.gov/s/article/Article-415?language=en\\_US](https://helpspanish.cbp.gov/s/article/Article-415?language=en_US)

1. Импортер – непосредственный или авторизованный импортер посредник (registered importer – RI) – заполняет форму HS-7 транспортного департамента (Department of Transportation – DOT) Национального управления безопасностью движения на трассах США (NHTSA – The National Highway Traffic Safety Administration) – Form HS-7:

[https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/documents/hs7\\_rv9-tag.pdf](https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/documents/hs7_rv9-tag.pdf)

2. После этого таможня (СРВ) дает импортеру свою форму 7501, которая необходима для регистрации прицепа пользователем в штате использования – CBP Form 7501:

<https://www.cbp.gov/sites/default/files/assets/documents/2022-May/CBP%20Form%207501.pdf>

3. Прицеп должен импортироваться либо непосредственным импортером, либо лицом, имеющим контракт с авторизованным импортером посредником (RI), если на прицепе нет бирки, указывающей на то, что прицеп соответствует стандартам США.

4. Если прицеп имеет бирку соответствия стандартам США и импортируется для личного использования, то таможенные сборы не взимаются. Однако, таможенные сборы могут взиматься, если прицеп не соответствует стандартам США (не имеет бирки) или **ПРЕДНАЗНАЧЕН ДЛЯ ПЕРЕПРОДАЖИ**. Тариф сбора можно узнать у налоговой службы США:

<https://www.fiscal.treasury.gov/surety-bonds/list-certified-companies.html>

В соответствии с Гармонизированным тарифным планом, Раздел XVII: «Транспортные средства, самолеты, суда и сопутствующее транспортное оборудование», Глава 87 (Harmonized Tariff Schedule, Section XVII: Vehicles, Aircraft, Vessels and Associated Transport Equipment, Chapter 87), прицепы и комплектующие к ним, ввозимые из стран, которые имеют нормальные торговые отношения с США, ввозятся на территорию США беспошлинно.

Harmonized Tariff Schedule, Section XVII: Vehicles, Aircraft, Vessels and Associated Transport Equipment, Chapter 87:

<https://hts.usitc.gov/current> (это все таможенные тарифы США – полный регистр)

[ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ на странице по ссылке: В соответствии с указом/публичным законом 117-110, действующим с 9 апреля 2022 г., разрешенные к ввозу на территорию США товары из России и Белоруссии, облагаются тарифной ставкой по графе 2. Pursuant to Public Law 117-110, effective April 9, 2022 all products permitted admission into the customs territory of the United States from Russia and Belarus will be assessed the column 2 rate of duty.]

### Регистрация прицепа у транспортного агентства США (NHTSA):

<https://www.nhtsa.gov/importing-vehicle/importation-and-certification-faqs-1>

В целом: прицеп должен быть изготовлен также в соответствии с нормами (разделами) CFR (особые требования к раме и шинам); серийный номер (VIN) должен соответствовать стандартам США; VIN каждого конкретного прицепа, предназначено для (пере)продажи на территории США, должен быть сообщен в NHTSA за 60 дней до выставления прицепа на продажу.

Материал подготовил:

Специалист по маркетингу Алексей Лаборыч

[LABORICH.RU](http://LABORICH.RU)