

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений
Кафедра международного бизнеса и туризма
Специальность 38.05.02 – Таможенное дело

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
И.о. зав. кафедрой
_____ С.В. Феокистов
«__» _____ 2017 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Таможенно-тарифное регулирование импорта легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС

Исполнитель
студент группы 137зс

Е.В. Цапко

Руководитель
доцент, к.г.н.

Е.А. Царевская

Нормоконтроль

О.В. Шпак

Рецензент

В.З. Григорьева

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет _____
Кафедра _____

УТВЕРЖДАЮ
Зав.кафедрой _____

« _____ » _____ 201__ г.

З А Д А Н И Е

К дипломной работе (проекту) студента

1. Тема дипломной работы
(проекта) _____

(утверждено приказом от _____ № _____)

2. Срок сдачи студентом законченной работы(проекта) _____

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту)

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке
вопросов): _____

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем,
программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) _____

6. Консультанты по дипломной работе (проекту) (с указанием относящихся к ним
разделов) _____

7. Дата выдачи задания _____

Руководитель дипломной работы (проекта) _____
(Ф.И.О., должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата) _____

_____ (подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 53 с, 4 рисунка, 9 таблиц, 31 источник.

ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ИМПОРТ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, ПЕРСПЕКТИВЫ ИМПОРТА, ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОЮЗ, ВСЕМИРНАЯ ТОРГОВАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

Актуальность темы дипломной работы вызвана тем, что на современном этапе развития внешнеэкономических отношений Российской Федерации с другими странами увеличивается роль таможенного тарифного регулирования импорта с целью содействия международной торговле при одновременной защите отечественных производителей в условиях обострения иностранной конкуренции.

Целью дипломной работы является рассмотрение влияния таможенного тарифного регулирования на импорт легковых автомобилей.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Государственная политика в сфере таможенно-тарифного регулирования импорта автомобилей в условиях ЕАЭС	8
1.1 Внешнеэкономическая политика РФ в условиях ЕАЭС	8
1.2 Тарифные меры регулирования импорта легковых автомобилей	14
1.3 Нетарифные меры регулирования, применяемые при импорте легковых автомобилей	26
2 Анализ импорта легковых автомобилей в Россию в условиях ЕАЭС	35
2.1 Анализ производства и потребления легковых автомобилей в России	35
2.2 Динамика и структура импорта легковых автомобилей в России	38
3 Воздействие тарифных и нетарифных мер на ввоз легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС	46
3.1 Оценка воздействия дифференцированных пошлин на ввоз подержанных и новых легковых автомобилей	46
3.2 Воздействие нетарифных ограничений и технических требований по использованию «Глонасс» на ввоз легковых автомобилей	51
Заключение	55
Библиографический список	56

ВВЕДЕНИЕ

Самым распространенным методом экономического регулирования внешней торговли является таможенно-тарифное регулирование, которое предполагает воздействие на экспортно-импортные потоки за счет применения пошлин в процессе пересечения ими государственных границ.

Исходя из чего, тарифное регулирование определяет порядок и методику таможенного обложения товаров, виды тарифов и пошлин, причины их установления и взимания таможенных пошлин, процедуру предоставления таможенных льгот, а также комплекс действий, которые касаются участников ВЭД при осуществлении внешней торговли товарами.

Таможенно-тарифное регулирование рассматривается ГАТТ в рамках ВТО в качестве основного, а в перспективе – единственного механизма регулирования внешнеторговых операций стран-участниц. Важно сказать, что в ст. 11 ГАТТ зафиксировано, что «ни одна из стран-участниц не должна устанавливать на ввоз любого товара с территории другой страны-участницы или на продажу для экспорта любого товара, предназначенного для территории другой страны-участницы, никаких запрещений или ограничений, будь то в форме квот, импортных или экспортных лицензий или других мер, кроме таможенных пошлин, налогов или других сборов».

Важно отметить, что в соответствии с деятельности международных организаций и объединений (СТС, Европейской экономической комиссии, ВТО, Конференции ООН по торговле и развитию), а также на основе многосторонних международных соглашений – прежде всего «ГАТТ и Брюссельской конвенции о товарной номенклатуре», а также Гармонизированной системы описания и кодирования товаров (ГС), национальные системы тарифного регулирования многих стран имеют много общего, поскольку основываются на единых принципах и нормах, что значительно облегчает внешнюю торговлю стран.

Для реализации таможенно- тарифного регулирования государств в качестве законодательной базы являются законы о «таможенных тарифах», а также «таможенные кодексы». Таможенный кодекс, ТС, является основным правовым документом, действие которого стабильно распространяется на национальную систему государств-участниц и не связано с предметом. Отсюда цель исследования: проведение анализа воздействия политики государства на импорт легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС.

В соответствии с поставленной целью в работе ставились следующие задачи:

- проанализировать политику Российской Федерации в сфере импорта легковых автомобилей;
- произвести анализ производства и потребления легковых автомобилей в России;
- произвести анализ динамики и структур импорта легковых автомобилей в России;
- оценить воздействие пошлин на ввоз поддержанных и новых легковых автомобилей;
- провести оценку воздействия нетарифных ограничений и технических требований в части использования системы «ГЛОНАСС» при ввозе легковых автомобилей.

Информационной базой исследования явилось: данные Росстата, Евразийской экономической политики, ФТС и другие.

Таким образом, задачи дипломной работы:

- внешнеэкономическая политика Российской Федерации импорта легковых автомобилей;
- анализ производства и потребления легковых автомобилей в России;
- динамика и структура импорта легковых автомобилей в России;
- оценка воздействия дифференцированных пошлин на ввоз поддержанных и новых легковых автомобилей.

- исследование воздействия нетарифных ограничений и технических требований по использованию системы «Глонасс» при ввозе легковых автомобилей.

Объектом дипломной работы является таможенно- тарифное регулирование импорта легковых автомобилей.

Предметом является воздействие таможенно- тарифного регулирования на импорт легковых автомобилей в условиях ЕАЭС.

1 ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА В СФЕРЕ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИМПОРТА АВТОМОБИЛЕЙ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

1.1 Внешнеэкономическая политика РФ в условиях ЕАЭС

Внешнеэкономическая политика – это «политика проводимая правительством страны в области экспорта и импорта, таможенных пошлин, тарифов, ограничений, привлечения иностранного капитала и вывоза капитала за рубеж, внешних займов, предоставления экономической помощи другим странам, реализация совместных экономических проектов»¹. Важно сказать, что целью внешнеэкономической политики является создание условий для достижения Россией ведущих позиций в глобальной экономике на основе эффективного участия в мировом разделении труда и повышения конкурентоспособности ее хозяйства.

Достижение данной цели предполагает:

- специализацию российской экономики на производстве высокотехнологичной продукции и товаров, а также на предоставлении интеллектуальных услуг;
- усиление позиций России на мировом рынке в качестве экспортера аграрной продукции, а так же снижение зависимости от импорта сельскохозяйственной продукции и продовольствия;
- обеспечение конкурентоспособности обрабатывающих отраслей на базе реализации инструментов таможенно-тарифной политики, регулирования внутренних рынков, а так же привлечения иностранного капитала и формирования в отраслях центров компетенции, встроенных в мировые цепочки производства;
- достижение ведущих позиций в осуществлении поставок энергоресурсов на мировые рынки на основе диверсификации экспорта, а так

¹ Внешнеэкономическая политика – Электронный ресурс – режим доступа: <http://www.bibliotekar.ru/vneshneeconomicheskie-svyazi/4.htm>

же участия в создании глобальной энергетической инфраструктуры и выработке правил функционирования региональных энергетических рынков;

- реализацию конкурентных преимуществ в сфере транспорта, аграрном секторе, а так же в сфере переработки сырья;

- усиление роли России в решении глобальных проблем и формировании мирового экономического порядка;

- географическую диверсификацию внешнеторговых связей;

- создание евразийского экономического пространства с интеграционным ядром - ЕАЭС, а также обеспечение благоприятных условий для налаживания приграничного и межрегионального сотрудничества с участием конкретных субъектов РФ;

- построение стабильных связей с важными мировыми экономическими центрами, которые повышают устойчивость развития российской экономики;

- укрепление торгово-экономических отношений с Китаем, Индией, Бразилией, Мексикой, ЮАР, Египтом, Саудовской Аравией, Южной Кореей, Турцией, а так же странами АСЕАН и другими государствами Азиатско-Тихоокеанского региона, Ближнего и Среднего Востока, Африки и Латинской Америки;

- повышение эффективности содействия российским компаниям и инвесторам за рубежом, совершенствование международной договорно-правовой базы во внешнеэкономической и внешнеторговой сферах.

Следует отметить, что внешнеэкономическая деятельность (далее - ВЭД) – «это предпринимательская деятельность физических и юридических лиц в области международного обмена товарами, услугами, перемещения материальных, финансовых и интеллектуальных ресурсов.

Под внешнеэкономической деятельностью так же понимается внешнеторговая, инвестиционная и иная деятельность, включая производственную кооперацию, валютные и финансово-кредитные операции, в области международного обмена товарами, информацией, работами, услугами, результатами интеллектуальной деятельности, в том числе исключительными

правами на них»². Согласно концепции внешнеэкономической политики России до 2020 года, главная цель – создать условия для того, чтобы Россия достигла доминирующих позиций в мировой экономике на основе эффективного участия в глобальном разделении труда и увеличения Глобальной конкурентоспособности ее национальной экономики.

Следует отметить что основные методы государственного регулирования внешнеторговой деятельности представлены в «ст. 12 Федерального закона от 8 декабря 2003 г. № 164 - Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности»³, в соответствии с которым к ним относятся:

1. таможенно-тарифное регулирование;
2. нетарифное регулирование;
3. запреты и ограничения внешней торговли услугами и интеллектуальной собственностью.
4. меры экономического и административного характера, способствующих развитию внешнеторговой деятельности «(ст. 12 ФЗ № 164-ФЗ)»⁴.

Следует отметить, что Таможенное регулирование - это регулирование процессов, которые обеспечивают пересечение товаров через границу ТС.

Таможенное регулирование - это не только совокупность таможенных правил, но и комплекс мер направленных на защиту национальных экономических интересов, а так же стимулирование инновационных направлений развития экономики и контроля осуществления внешнеэкономической деятельности всего государства.

При этом следует отметить, что инструменты государственного таможенного регулирования международной торговли по своему характеру делятся на тарифные и нетарифные.

²Прокушев Е.Ф. Внешнеэкономическая деятельность: учебник / Изд. 8-е. – М.: Дашков и К, 2011. – С. 8.

³ Федеральный закон РФ от 8 декабря 2003 г. №164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» [в ред. Федерального закона РФ от 8 декабря 2010 г. № 336-ФЗ] // Российская газета. – 2003. – 18 декабря, 2010. – 14 декабря.

⁴Федеральный закон РФ от 8 декабря 2003 г. №164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» [в ред. Федерального закона РФ от 8 декабря 2010 г. № 336-ФЗ] // Российская газета. – 2003. – 18 декабря, 2010. – 14 декабря

Важно отметить, что «целями таможенного регулирования являются обеспечение наиболее эффективного использования инструментов таможенного контроля и регулирования товарооборота на таможенной границе ТС, участие в реализации торгово-политических способов и задач по защите российского рынка, стимулирование развития национальной экономики, содействие проведению структурной перестройки и других задач экономической политики».

В этой связи напрашивается вывод, что таможенное регулирование – это не только совокупность тарифных и нетарифных мер государственного регулирования ВЭД, осуществляемых в целях защиты национальных производителей на внутреннем рынке, эффективного регулирования структуры экспорта и импорта товаров, но и источник пополнения доходной части федерального бюджета.

Таможенное регулирование в ЕАЭС осуществляется в соответствии с соглашениями ЕАЭС и Таможенным кодексом РФ. В части, не урегулированной соглашениями, регулируются до установления соответствующих правоотношений на уровне таможенного законодательства таможенного союза, - в соответствии с законодательством государств - членов таможенного союза (ст. 1 ТК ТС).

Основными нормативными актами, касающимися таможенного регулирования в таможенном союзе, являются:

- 1) ТК ТС.
- 2) Соглашение о ЕАЭС;
- 3) Единый таможенный тариф ЕАЭС и Товарная номенклатура;
- 4) Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан «О единых мерах нетарифного регулирования в отношении третьих стран»⁵, соглашение ЕАЭС;

⁵ Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 25 января 2008 г. «О единых мерах нетарифного регулирования в отношении третьих стран» // Собрание законодательства РФ. – 2008. - № 52. – Ст. 6210.

5) Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан «О едином таможенно-тарифном регулировании»⁶, соглашение ЕАЭС;

б) Федеральный закон от 27 ноября 2011 г. № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации»⁷.

7) Постановление Правительства РФ от 23 декабря 2006 г. № 795 «Об утверждении ставок вывозных таможенных пошлин на товары, вывозимые с территории Российской Федерации за пределы государств - участников соглашений о Таможенном союзе»⁸.

Следует подчеркнуть, что принципы таможенного регулирования ВЭД в ЕАЭС основываются на принципах Киотской конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур⁹, которые предусматривают:

1)» ясность и четкость положений таможенного законодательства, в том числе института обжалования решений таможенных органов;

2) принятие стандартных упрощенных таможенных правил и процедур;

3) максимально эффективное использование в таможенных процедурах информационных систем и технологий;

4) совершенствование методов таможенного контроля, проведение его на основе управления рисками;

5) использование предварительных форм декларирования;

б) использование электронных баз данных и электронных способов обмена информацией при проведении таможенных процедур;

⁶ Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 25 января 2008 г. «О едином таможенно-тарифном регулировании» // Собрание законодательства РФ. – 2010. – № 24. – Ст. 2935.

⁷ Федеральный закон от 27 ноября 2011 г. № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» Электронный источник – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_107181/

⁸ Постановление Правительства РФ от 23 декабря 2006 г. № 795 «Об утверждении ставок вывозных таможенных пошлин на товары, вывозимые с территории Российской Федерации за пределы государств - участников соглашений о Таможенном союзе, и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» [в ред. Постановления Правительства 16 марта 2011 № 169] // Российская газета. – 2006. – 28 декабря, 2011. – 23 марта.

⁹ Международная конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур [Киотская конвенция 1973г., в ред. Протокола от 26 июня 1999 г., ратифицировано Федеральным законом от 3 ноября 2010 г. № 279-ФЗ] // Российская газета. – 2010. – 8 ноября.

7) всестороннее сотрудничество таможенных органов с другими государственными органами, торговыми ассоциациями, а также международное сотрудничество и взаимодействие таможенных служб;

8) установление партнерских отношений с законопослушными участниками ВЭД».

При этом особенность таможенного регулирования является в ТК ТС, и разработке ТК ЕАЭС, ТН ВЭД ЕАЭС, ФЗ «О таможенном регулировании» и прочее. Важно отметить отличия от законодательства РФ. В ТК ТС произошли изменения сроков уплаты таможенных пошлин, подачи деклараций, выпуска товаров и прочее, в ТН ВЭД ЕАЭС увеличение беспошлинных позиций, снизилась средняя ставка по позициям и т.д.

Кроме того в таможенном праве появилось понятие Единой таможенной территории Таможенного союза (далее - таможенная территория таможенного союза) которую в настоящее время уже составляют территории Республики Беларусь, Республики Казахстан, Российской Федерации, Республики Армения и Киргизия, а также находящиеся за пределами территорий государств - членов таможенного союза искусственные острова, установки, сооружения и иные объекты, в отношении которых государства - члены таможенного союза обладают исключительной юрисдикцией.

В Российской Федерации импорт поддержанных автомобилей не пользуется поддержкой, но напротив экспорт любой машинотехнической произведенной в РФ, государство поддерживает. Одним из видов поддержки импорта является лизинг. «Лизинг (финансовая аренда) – это «вид инвестиционной – предпринимательской деятельности, связанной с приобретением имущества и передачей его в пользование по договору государству в лице его уполномоченных органов, физическому или юридическому лицу на определенный срок в целях получения прибыли (дохода) или достижения социального эффекта с учетом амортизации предмета лизинга при участии лизингодателя, поставщика, лизингополучателя и других участников лизингового проекта».

Как правило, в лизинговой сделке принимают участие три субъекта – лизингодатель, лизингополучатель и продавец оборудования. Однако лизинг используется только при импорте спец техники.

При экспорте фирмам производителям предоставляются льготы, в машинотехнической сфере в производстве новых легковых автомобилей, Россия ведет политику протекционизма и всеми силами поддерживает отечественного производителя.

1.2Тарифные меры регулирования импорта легковых автомобилей

Рассмотрим более подробно таможенно-тарифные меры регулирования легковых автомобилей.

Таможенно-тарифными мерами регулирования ВЭД в ТС являются:

- Таможенный тариф с ЕАЭС, Товарная номенклатура ВЭД ЕАЭС (далее – ТН ВЭД ЕАЭС);

- таможенные пошлины на легковые автомобили в том числе поддержанные;

- таможенное декларирование товаров, перемещаемых через таможенную границу ТС;

- преференции и льготы.

ТН ЕАЭС – свод ставок таможенных пошлин, применяемых к товарам, ввозимым на единую таможенную территорию из третьих стран, систематизированный в соответствии с ТН ВЭД. При этом ввозная таможенная пошлина определяется как, обязательный платеж, взимаемый таможенными органами при ввозе товаров на единую таможенную территорию государств.

В Таможенном тарифе ЕАЭС применяются следующие виды ставок ввозных таможенных пошлин:

- «адвалорные (начисляемые в процентах от таможенной стоимости облагаемых товаров);

- специфические (начисляемые за единицу облагаемых товаров);

- комбинированные (сочетающие оба вышеперечисленных вида)».

Ставки ввозных таможенных пошлин Таможенного тарифа являются едиными и не подлежат изменению в зависимости от лиц, перемещающих товары через таможенную границу, видов сделок и иных обстоятельств, за исключением случаев, предусмотренных Соглашением.

Учитывая что, темой исследования является импорт легковых автомобилей, рассмотрим ставки таможенных пошлин на них более подробно.

Таможенные пошлины на автомобили для физических и юридических лиц, различаются. Физическое лицо приобретает авто для личного использования, это означает, что он не может ввозить легковые автомобили, а так же другую специализированную технику. Порядок определения предназначения автомобиля лежит на таможенном органе и существенно зависит от целей поездок, а так же их частоты, и рассматривается по заявлению автовладельца.

Следует отметить, что таможенные пошлины для физических лиц зависят от ряда значимых факторов:

- 1) год выпуска автомобиля (имеет значение возраст автомобиля, при этом ставки делятся на автомобили от трех до пяти лет, а так же свыше пяти лет);
- 2) объем двигателя (за единицу измерения используется 1 кубический сантиметр);
- 3) автомобили младше трех лет, учитывают страну производителя (от нее зависит и таможенная стоимость авто);
- 4) автомобили старше трех лет (важен только объем двигателя).

Рассмотрим таможенные пошлины для физических лиц в 2017 году.

Ниже представлена таблица, в которой представлены автомобили до 3 лет с момента выпуска.

Таблица 1 –Таможенные пошлины на автомобили(до 3 лет с момента выпуска)

Таможенная стоимость автомобиля	Величина таможенной пошлины
До 325 000 руб	54 % таможенной стоимости, но не менее 2,5 евро за 1 см ³ рабочего объема двигателя
от 325 000 р до 6 500 00 руб	48% таможенной стоимости, но не менее 3,5 евро за 1 см ³ . Рабочего объема двигателя
от 6 500 00 р до 1 625 000 руб	48% таможенной стоимости, но не менее 5,5 евро за 1 см ³ . Рабочего объема двигателя
от 1 625 000 р до 3 250 000 руб	48% таможенной стоимости, но не менее 7,5 евро за 1 см ³ . Рабочего объема двигателя
от 3 250 000 р до 6 500 000 руб	48% таможенной стоимости, но не менее 15 евро за 1 см ³ . Рабочего объема двигателя
более 6 500 000 руб	48% таможенной стоимости, но не менее 20 евро за 1 см ³ рабочего объема двигателя

Таблица 2 - Таможенные пошлины для автомобилей от 3 до 5 лет с момента выпуска (независимо от страны производства)

Объем двигателя автомобиля	Величина таможенной пошлины
до 1000 см ³	1.5 евро за 1 см ³ рабочего объема двигателя
от 1000 до 15000 см ³	1.7 евро за 1 см ³ рабочего объема двигателя
от 1500 до 1800 см ³	2.5 евро за 1 см ³ рабочего объема двигателя
от 1800 до 2300 см ³	2,7 евро за 1 см ³ рабочего объема двигателя
от 2300 до 3000 см ³	3 евро за 1 см ³ рабочего объема двигателя
более 3000 см ³	3.6 евро за 1 см ³ рабочего объема двигателя

Составлено по: данным Росстат

Таблица 3 - Таможенные пошлины для автомобилей более 5 лет с момента выпуска (независимо от страны производства).

Объем двигателя автомобиля	Величина таможенной пошлины
до 1000 см. куб.	3 евро за 1 см ³ рабочего объема двигателя
от 1000 до 15000 см. куб.	3.2 евро за 1 см ³ рабочего объема двигателя
от 1500 до 1800 см. куб.	3.5 евро за 1 см ³ рабочего объема двигателя
от 1800 до 2300 см. куб.	4,8 евро за 1 см ³ рабочего объема двигателя
от 2300 до 3000 см. куб.	5 евро за 1 см ³ рабочего объема двигателя
более 3000 см. куб.	5.7 евро за 1 см ³ рабочего объема двигателя

Составлено по:

Таблица 4 –Таможенные пошлины для автомобилей более 3 лет с момента выпуска(российского производства).

Ставка таможенных пошлин, налогов	за 1 см ³ рабочего объема двигателя 1 евро
-----------------------------------	---

Таким образом, таможенные пошлины дифференцированы и зависят от срока выпуска, объема двигателя и цели въезда. Рассмотрим и представим в виде таблицы взимание таможенных пошлин для юридических лиц в 2017 году

Таблица 5 –Таможенные пошлины на легковые автомобили(с бензиновым двигателем)

Рабочий объем двигателя	Возраст			
	До 3 лет	От 3 до 5 лет	От 5 до 7 лет	Более 7 лет
1	2	3	4	5
До 1000 см ³	25% таможенной стоимости, но не менее 1 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,45 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,45 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС	1,4 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС
От 1000 до 1500 см ³	25% таможенной стоимости, но не менее 1,1 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,5 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,5 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	1,5 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС

Продолжение таблицы 5

1	2	3	4	5
От 1500 до 1800 см ³	25% таможенной стоимости, но не менее 1,25 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,45 евро за 1 см ³ . Объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,45 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	1,6 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС

От 1800 до 2300 см ³	25% таможенной стоимости, но не менее 1,8 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,55 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,55 евро за 1 см ³ . Объема двигателя + 18% НДС	2,2 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС
------------------------------------	--	---	--	--

От 2300 до 3000 см ³	25% таможенной стоимости, но не менее 1,8 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,55 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,55 евро за 1 см ³ . Объема двигателя+ 18% НДС	2,2 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС
------------------------------------	--	---	---	--

Более 3000 см ³	25% таможенной стоимости, но не менее 2,35 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 1 евро за 1 см ³ . Объем двигателя+ 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 1 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС	3,2 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС
От 1800 до 2300 см ³	25% таможенной стоимости, но не менее 1,8 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,55 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,55 евро за 1 см ³ . Объем двигателя + 18% НДС	2,2 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС
От 2300 до 3000 см ³	25% таможенной стоимости, но не менее 1,8 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,55 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,55 евро за 1 см ³ . Объем двигателя+ 18% НДС	2,2 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС
Более	25%	25%	25%	3,2 евро

3000 см ³	таможенной стоимости, но не менее 2,35 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС	таможенной стоимости, но не менее 1 евро за 1 см ³ . Объем двигателя+ 18% НДС	таможенной стоимости, но не менее 1 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС	за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС
----------------------	--	--	---	--

Составлено по данным Росстата и Евразийской экономической комиссии

Таблица 6 - Таможенные пошлины и налоги на легковые автомобили с дизельным и полудизельным двигателем.

Рабочий объём двигателя	Возраст			
	До 3 лет	От 3 до 5 лет	От 5 до 7 лет	Более 7 лет
1	2	3	4	5
До 1500 см ³	25% таможенной стоимости, но не менее 1,2 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,4 евро за 1 см ³ объема двигателя+ 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,4 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	1,5 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС

Продолжение таблицы 6

1	2	3	4	5
От 1500 до 2500 см ³	25% таможенной стоимости, но не менее 1,8 евро за см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,5 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 0,5 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	2,2 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС
Более 2500 см ³	25% таможенной стоимости, но не менее 2,35 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 1 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	25% таможенной стоимости, но не менее 1 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС	3,2 евро за 1 см ³ объема двигателя + 18% НДС

Составлено по данным Росстата и Евразийской экономической комиссии

Следует отметить, что для юридических лиц, и физических, ввозящих машину с целью извлечения прибыли, таможенные пошлины в 2016 году

представляются в общем порядке. Важно отметить, что для российских легковых авто(младше трех лет) они составляют 1 евро – 1 см³ без учета НДС 18%.

При этом, чтобы определить таможенную стоимость автомобиля, необходимо обратиться к показателям производителей или независимых источников. Этот подход применяется только для автомобилей, срок эксплуатации которых, не превышает трех лет. Показатели запрашивает таможенный орган, учитывая не только год выпуска, но и комплектацию. При отсутствии данных о стоимости автомобиля, за основу берутся иностранные каталоги. При этом ценовая политика выстраивается исключительно в российской валюте, то есть при известной стоимости в иностранных валютах, производится перерасчет по действующему на момент подачи таможенной декларации курсу ЦБ России. Если данные о стоимости транспортного средства, заявленные владельцем, отличаются от имеющихся у таможенников, то за основу берутся те цифры, которые представлены в таблицах.¹⁰

Анализируя пошлины и налоговые ставки следует отметить, что после вступления РФ в ВТО пошлины на отдельные виды машиностроения

Важно подчеркнуть, что для оперативного регулирования ввоза товаров на таможенную территорию государств участниц ЕАЭС при необходимости могут устанавливаться сезонные таможенные пошлины, срок действия которых не может превышать 6 месяцев в году, применяемые вместо ввозных таможенных пошлин (ст. 3 Соглашения «О ЕТТР»).

Участники ВЭД могут получать льготы по уплате таможенных платежей «согласно ст. 74 ТК ТС».

К ним относятся:

1) Тарифные преференции. К примеру, если товар находится в Перечне товаров, происходящих и ввозимых из развивающихся и наименее развитых

¹⁰ <http://bs-life.ru/domashnyaya-economica/avto/tamozennie-poshliny2013.html>

стран, при ввозе которых предоставляются «тарифные преференции»¹¹, и страна находится в Перечне наименее развитых стран - пользователей системы «тарифных преференций таможенного союза»¹², то ставка составляет 75 % от ставки установленной в ЕТТ в соответствии со ст. 7 Соглашением.

2) тарифные льготы - освобождение от уплаты ввозных таможенных пошлин (вне зависимости от страны происхождения товара).

Кроме того «тарифные льготы (например, в отношении гуманитарной и технической помощи, при ввозе товаров в качестве вклада иностранного учредителя в уставный капитал, в отношении транспортных средств, осуществляющих международные перевозки) закреплены в ст. 6 Соглашения». Например, тарифные льготы предоставляются в отношении транспортных средств, собранных в рамках промышленной сборки на территории одной страны таможенного союза, при их перемещении на территорию другой страны-участницы. Суть такой льготы заключается в следующем: импортные автомобильные комплектующие ввозятся, например, на территорию России по сниженным (нулевым) ставкам, а затем после промышленной сборки готовый автомобиль беспошлинно вывозится на территорию иных стран Таможенного союза;

3) льготы по уплате налогов (ст. 150 Налогового кодекса РФ при ввозе, ст. 151 п. 2 Налогового кодекса РФ при вывозе товаров)¹³;

4) льготы по уплате таможенных сборов предусматривают полное либо частичное освобождение, как от уплаты сумм таможенных платежей, так и от применения к товарам мер нетарифного регулирования.

¹¹ Решение Комиссии Таможенного союза от 27 ноября 2009 г. № 130 «Перечень товаров, происходящих и ввозимых из развивающихся и наименее развитых стран, при ввозе которых предоставляются тарифные преференции» // Российская газета. – 2009. – 30 ноября.

¹² Решение Комиссии Таможенного союза от 27 ноября 2009 г. № 130 «Перечень наименее развитых стран - пользователей системы тарифных преференций Таможенного союза» // Российская газета. – 2009. – 30 ноября.

¹³ Налоговый кодекс РФ (часть вторая) от 5 августа 2000 г. № 117-ФЗ [в ред. Федерального закона РФ от 19 июля 2011 г. № 248-ФЗ] // Собрание законодательства РФ. – 2000. – 32. – Ст. 3340., - Российская газета. – 2011. – 22 июля.

Кроме того среди наиболее широко применяемых таможенных процедур, предусматривающих льготные условия для ввоза товаров на территорию ЕАЭС, можно отметить временный ввоз, таможенный транзит, переработку, реимпорт.

Кроме того, «ТК ТС в ст. 202 устанавливает иные льготные таможенные процедуры ("свободная таможенная зона" и "свободный склад")», порядок применения которых предусмотрен Соглашением «По вопросам свободных (специальных, особых) экономических зон на таможенной территории ЕАЭС и таможенной процедуры свободной таможенной зоны»¹⁴.

Декларирование, контроль и корректировка таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза при ввозе в Российскую Федерацию, осуществляются в соответствии с главой 8 Таможенного кодекса Таможенного союза, с Соглашениями между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан «О порядке декларирования товаров»¹⁵ и «О порядке декларирования таможенной стоимости товаров перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза»¹⁶.

Важно отметить, что «система определения таможенной стоимости (таможенной оценки) товаров основывается на общих принципах таможенной оценки, принятых в международной практике (в соответствии с ГАТТ)».

Определение таможенной стоимости товаров, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза, «основывается на принципах определения таможенной стоимости товаров, установленных нормами международного права и общепринятой международной практикой, и производится путем

¹⁴ Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 18 июня 2010 г. «По вопросам свободных (специальных, особых) экономических зон на таможенной территории таможенного союза и таможенной процедуры свободной таможенной зоны» // Российская газета. – 2010. – 23 июня.

¹⁵ Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 12 декабря 2008 г. «О порядке декларирования товаров» // Российская газета. – 2008. – 17 декабря.

¹⁶ Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 12 декабря 2008 г. «О порядке декларирования таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза» // Российская газета. – 2008. – 17 декабря.

применения одного из следующих методов определения таможенной стоимости товаров»:

- 1) метода по стоимости сделки с ввозимыми товарами;
- 2) метода по стоимости сделки с идентичными товарами;
- 3) метода по стоимости сделки с однородными товарами;
- 4) метода вычитания;
- 5) метода сложения;
- 6) дополнительного метода.

Подводя итог, к таможенно-тарифным мерам регулирования ВЭД, в ТС относятся: Таможенный тариф, регулирующий ставки ввозных таможенных пошлин, льготы по уплате таможенных платежей, к которым относятся: тарифные преференции, тарифные льготы, таможенное декларирование товаров, перемещаемых через таможенную границу ТС.

1.3 Нетарифные меры регулирования импорта легковых автомобилей

Рассмотрим нетарифные меры регулирования импорта спецтехники.

К мерам нетарифного регулирования в ЕАЭС:

- 1) «количественные ограничения;
- 2) исключительное право на экспорт и (или) импорт отдельных видов товаров;
- 3) лицензирование в сфере внешней торговли товарами;
- 4) наблюдение за экспортом и (или импортом) товаров отдельных видов;
- 5) меры, затрагивающие внешнюю торговлю товарами и вводимые исходя из национальных интересов;
- 6) особые виды запретов и ограничений внешней торговли».

Рассмотрим их более подробно.

Во-первых, количественные ограничения - это меры по количественному ограничению внешней торговли товарами, которые могут быть введены путем установления квот (ст. 1 Соглашения «о ЕМНР»).

В этой связи тарифная квота – мера регулирования ввоза на единую таможенную территорию ЕАЭС отдельных видов сельскохозяйственных товаров, происходящих из третьих стран, которая предусматривает применение в течение определенного периода более низкой ставки ввозной таможенной пошлины (при ввозе определенного количества товара) по сравнению со ставкой ввозной таможенной пошлины, применяемой в соответствии с Таможенным тарифом(ст. 1 Соглашения «Об условиях и механизме применения тарифных квот»)¹⁷.

Экспорт и импорт товаров, в ходе которого, осуществляется торговля стран участниц ЕАЭС с третьими странами осуществляются без количественных ограничений.

Ставки ввозных пошлин в рамках тарифной квоты и объём тарифной квоты устанавливает Комиссия таможенного союза ст. 3 Соглашения «Об условиях и механизме применения тарифных квот»¹⁸.

Тарифные квоты распространяются в отношении товаров, которые содержатся в Перечне товаров, в отношении которых с 1 января 2011 года устанавливаются тарифные квоты¹⁹.

В качестве примера можно привести установление с 1 января 2010 г. странами таможенного союза тарифных квот в отношении мясных продуктов. Которая действует и поныне, но уже в ЕАЭС.

Во-вторых, исключительное право на экспорт и (или) импорт отдельных видов товаров, представляющее собой право на осуществление внешнеторговой деятельности в отношении отдельных видов товаров, предоставляемое на основе лицензии, которая выдается уполномоченным государственным органом исполнительной власти (ст. 1 Соглашения «о ЕМНР»). Функции

¹⁷ Соглашение между Правительством Республики Беларусь, Правительством Республики Казахстан, Правительством Российской Федерации от 12 декабря 2008 г. «Об условиях и механизме применения тарифных квот» // Собрание законодательства РФ. – 2010. – № 24. – Ст. 2937.

¹⁸Соглашения «Об условиях и механизме применения тарифных квот» - Электронный источник – Режим доступа:<https://www.alt.ru/tamdoc/08f00000/>

¹⁹ Решение Комиссии Таможенного союза от 18 ноября 2010 г. № 505 «О Перечне товаров, в отношении которых с 1 января 2011 года устанавливаются тарифные квоты, а также объемы тарифных квот для ввоза этих товаров на территории государств - членов Таможенного союза» // Российская газета. – 2010. – 28 декабря.

уполномоченного органа исполнительной власти выдающим лицензии, в том числе и исключительных лицензий, выполняет Министерство промышленности и торговли РФ (далее - Минпромторг). При этом исключительная лицензия - это документ, предоставляющий заявителю исключительное право на экспорт и (или) импорт отдельного вида товара в соответствии со ст. 2 Соглашения «О правилах лицензирования в сфере внешней торговли»²⁰. Примером исключительного права на экспорт является конечная продукция реализуемая «Рособоронэкспортом».

В-третьих, лицензирование в сфере внешней торговли товарами – это комплекс административных мер, устанавливающих порядок предоставления лицензий и (или) разрешений.

Следует отметить, что лицензирование в сфере внешней торговли товарами устанавливается в следующих случаях:

1) введение временных количественных ограничений экспорта или импорта отдельных видов товаров;

2) реализация разрешительного порядка экспорта и (или) импорта отдельных видов товаров, которые могут оказать неблагоприятное воздействие на безопасность государства, жизнь или здоровье граждан, имущество физических или юридических лиц, государственное или муниципальное имущество, окружающую среду, жизнь или здоровье животных и растений;

3) предоставление исключительного права на экспорт и (или) импорт отдельных видов товаров;

4) выполнение международных обязательств.

Правила лицензирования определены Соглашением «О правилах лицензирования в сфере внешней торговли товарами», а так же соглашением ЕАЭС.

²⁰ Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 9 июня 2009 г. «О правилах лицензирования в сфере внешней торговли товарами» // Собрание законодательства РФ. – 2010. - № 33. – Ст. 4399.

В соответствии с Соглашением устанавливаются разовые генеральные и исключительные лицензии. Выдача уполномоченным органом генеральных и исключительных лицензий осуществляется в случаях, предусмотренных решением Комиссии таможенного союза (п. 1 ст. 3 Соглашения «О правилах лицензирования в сфере внешней торговли товарами»).

В соответствии со ст. 17 Федерального закона от 8 августа 2001 г. № 128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»²¹, а так же Соглашение ЕАЭС требуется наличие лицензии, в отношении таких видов деятельности, как:

- деятельность по разработке, производству, ремонту, а также испытанию авиационной техники, в том числе авиационной техники двойного назначения;
- по эксплуатации взрывопожароопасных производственных объектов;
- лицензирование деятельности по эксплуатации химически опасных производственных объектов;
- деятельность по проведению экспертизы промышленной безопасности;
- деятельность по производству работ по монтажу, ремонту и обслуживанию средств обеспечения пожарной безопасности зданий и сооружений;
- деятельность по производству маркшейдерских работ;
- геодезическая и картографическая;
- деятельность по производству медицинской техники;
- деятельность по изготовлению и ремонту средств измерений.

При этом период действия разовой лицензии не может превышать 1 года с даты начала её действия. Срок действия разовой лицензии может быть ограничен сроком действия внешнеторгового контракта (договора) или сроком действия документа, являющегося основанием для выдачи лицензии. Следует отметить, что срок действия генеральной лицензии не может превышать одного

²¹ Федеральный закон от 8 августа 2001 г. № 128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» [в ред. Федерального закона от 29 декабря 2010 № 442-ФЗ] // Российская газета. – 2001. – 10 августа, 2010. – 31 декабря.

года с даты начала ее действия, а для товаров, в отношении которых введены количественные ограничения, заканчивается в календарном году, на который установлена квота, если иное не оговорено решением Комиссии.

Срок действия исключительной лицензии устанавливается решением Комиссии в каждом конкретном случае. При этом товары, подлежащие лицензированию содержатся в п. 2 Единого перечня товаров, к которым применяются запреты или ограничения на ввоз или вывоз государствами - членами таможенного союза в рамках ЕАЭС в торговле с третьими странами.

Внешняя торговля товарами может быть ограничена мерами, принятие которых необходимо для участия государств в международных санкциях в соответствии с Уставом Организации Объединенных Наций, в том числе мерами, отступающими от положений о количественных ограничениях и исключительном праве на экспорт и (или) импорт отдельных видов товаров Соглашения. Одной из разновидностей административных и таможенных формальностей является сертификация ввозимых товаров и услуг. Товары, ввозимые на территорию ЕАЭС должны соответствовать техническим, фармакологическим, санитарным, ветеринарным и экологическим стандартам и требованиям.

Важно отметить что сертификация – форма обязательного подтверждения органом по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия) соответствия выпускаемой в обращение продукции требованиям технических регламентов ЕАЭС (ст. 1 Соглашения между Правительствами стран ЕАЭС «О единых принципах и правилах технического регулирования»)²².

Декларирование соответствия - форма подтверждения изготовителем (уполномоченным изготовителем лицом, поставщиком, продавцом) соответствия выпускаемой в обращение продукции требованиям технических регламентов таможенного союза (ст. 1 Соглашения между Правительством РФ, Республики Беларусь и Республики Казахстан от 18 ноября 2010 г. «О единых

²² Соглашение между Правительством РФ, Республики Беларусь и Республики Казахстан от 18 ноября 2010 г. «О единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации» // Бюллетень международных договоров. – 2011. – июнь.

принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации»).

Формы сертификата соответствия и декларации о соответствии установлены приложением № 3 Решения Комиссии таможенного союза № 319.

Органы по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия) государств – членов ЕАЭС, осуществляющие сертификацию продукции, включенной в Единый перечень продукции (приложение № 6 «Единый перечень продукции, подлежащей обязательной оценке (подтверждению) соответствия в рамках таможенного союза с выдачей единых документов» Решения Комиссии ЕАЭС, подлежащей обязательной оценке (подтверждению) соответствия в рамках таможенного союза с выдачей единых документов, оформляют сертификаты соответствия по единой форме.

Важно отметить, что при импорте автомобилей вся продукция должна иметь сертификат соответствия, то есть вся импортируемая продукция должна соответствовать требованиям технических регламентов (ТР ТС 010/2011 «О безопасности машин и оборудования», утвержден Решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011г. № 823), (ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержден Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011г. №877).

На данный момент по содержанию вредных веществ в выхлопе был введен сертификат Евро 5, который позволяет выбросы вредных веществ в атмосферу на уровне, который уменьшен на 70% по сравнению со стандартом Евро 3. Кроме того, сертификации Евро 4 подлежат и дизельные двигатели, чего не было ранее при стандарте Евро 2. При этом для дизельных двигателей контролируется еще и количество твердых частиц, которые являются мощными канцерогенами.

Стандарт Евро 3 действует в странах Евросоюза с 1999 года, поэтому все автомобили европейского производства, выпущенные после этого года, отвечают этому стандарту. Но этого оказалось недостаточно, и в 2005 году там был введен сертификат Евро 4. Этот экологический сертификат уменьшает

содержание вредных веществ в выхлопе еще на 70% по сравнению с тем, которые позволяет сертификат Евро 3.

Россия ввела стандарт Евро 3 еще с 2008 года, потому все автомобили, ввезенные на территорию страны, после этого года, должны были отвечать указанному стандарту. С 1 января 2013 года на территории РФ вступил в силу закон, согласно которому, действует норма Евро 4 в качестве основного стандарта подтверждения экологического качества для автомобилей.

Данная мера устанавливается после отсрочки – технический регламент предусматривал введение стандарта с 2012 года. Но отечественные производители автомобилей получили отсрочку от правительства – было продлено разрешение на продажу и выпуск автомобилей менее низкого стандарта Евро 3. Также было продлен оборот топлива более низких стандартов. Введение стандарта было перенесено в связи с возникшей необходимостью модернизации нефтеперерабатывающих предприятий и с заменой парка автомобилей.

В октябре 2012 года президент страны в ходе встреч заявил, что переносить данный стандарт нецелесообразно, и он будет действовать в установленные сроки. Путин признал, что дальнейший перенос поставит в невыгодное положение тех инвесторов, чьи средства были вложены в производство уже с расчетом на новый стандарт Евро 4.

Следует отметить, что против того, чтобы ввести этот экологический сертификат активно протестуют производители горюче-смазочных материалов. Они утверждают, что еще не готовы держать такую высокую планку и просят повременить.

Дело в том, что введение стандарта Евро 4 полностью соответственно закону Российской Федерации «Об охране окружающей среды». Кроме того, в 2015 году уже произошел переход на стандарт Евро 6. Таким образом, требование сертификата соответствия это важный инструмент регулирования.

Для того чтобы получить Евро 6, необходимо подать документы в центр сертификации. Для частотного лица будет достаточно письменного заявления,

паспорта транспортного средства и копия паспорта владельца автомобиля. Для юридических лиц еще понадобятся копия свидетельства о постановке на учет в налоговой инспекции, копия свидетельства регистрации юридического лица. Если сертификация производится лицом, не являющимся владельцем транспортного средства, необходимо наличие заверенной нотариально доверенности, а так же копия паспорта владельца транспортного средства.

Еще одним видом нетарифного регулирования можно назвать утилизационный сбор. Утилизационный сбор в России был введен 1 сентября 2012 года. По замыслу правительства сбор в денежном эквиваленте будет собираться с ввезенных иностранных транспортных средств для последующей его переработке после срока службы. Планируется создать перерабатывающие комплексы. Еще одним методом нетарифного регулирования следует назвать указание об обязательном использовании навигационной системы «Глонасс». С 2017 года эта система стала использоваться и с 1 января все импортированные автомобили должны иметь систему вызова оперативных служб.

Учитывая, что темой исследования является автомобили, рассмотрим коэффициенты утилизационного сбора и сферу его применения.

Утилизационный сбор уплачивается за колесные транспортные средства перечень которых указан в (ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержден Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011г. №877). Базовая ставка - 150 тысяч рублей.

Таблица 7 – Пересчет утилизационного сбора в зависимости от массы и возраста транспортного средства

Коммерческие грузовые и грузопассажирские автомобили	Новые транспортные средства	Транспортные средства, с момента выпуска которых прошло более 3-х лет на дату уплаты утилизационного сбора
--	-----------------------------	--

Продолжение таблицы 7		
Полной массой до 2,5 тонн	0,9	1,15
Полной массой от 2,5 тонн до 3,5 тонн	1,06	1,18
Полной массой от 3,5 тонн до 5 тонн	1,30	1,51
Полной массой от 5 тонн до 8 тонн	1,34	4,49
Полной массой от 8 тонн до 12 тонн	1,57	6,80
Полной массой от 12 тонн до 20 тонн	1,81	9,88
Полной массой более 20 тонн	3,54	11,80
Прочая спецтехника группы	3,70	12,56

Подводя итог важно отметить, что нетарифные меры регулирования могут быть жесткими мерами ограничивающими ввоз легковых автомобилей.

2 АНАЛИЗ ИМПОРТА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИЮ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

2.1 Анализ производства и потребления легковых автомобилей в Российской Федерации

В настоящее время в России насчитывается 17 действующих автозаводов, где выпускают легковые автомобили более чем 20-ти марок (21 бренд). Еще пара производств строится в Липецке общий завод возводят Lifan и Changan, в Туле-Naval.²³

Несмотря на запуск в нашей стране нескольких новых массовых моделей автомобилей, (например, кроссоверов Hyundai Creta и Renault Kaptur), объем производства легковых машин в 2016 году по сравнению с 2015-м снизился на 7,4%, то есть до 1,1 млн. единиц. Важно отметить, что приобретение легковых автомобилей стало важной частью потребительского бума в России в 2010–2014 годах: произошло значительное абсолютное увеличение парка машин, а также его обновление.

Расширение автомобильного рынка в России вызвало рост производства, включая сборку внутри страны, а так же импорт. Рост покупок легковых автомобилей в России в последние 10–15 лет вывел страну на уровень обеспеченности на 1 км дорог с твердым покрытием, сравнимый с США. Однако относительные показатели погибших в ДТП в России существенно выше, чем в Европе и США, что требует принятия срочных мер в данной отрасли. Значительное падение спроса на легковые автомобили в 2015–2016 годах осуществляется с высокого уровня, который был достигнут в основном за счет нефтяной ренты, а не роста экономики.

Социальное расслоение сказывается на структуре покупок легковых автомобилей. Следует отметить, что половину парка составляют иномарки, что для многих семей является элементом социального престижа. По заключению экспертов потребность в обновлении парка и покупки престижных машин

²³ <http://info.drom.ru/misc/40395/>

состоятельными людьми сохранятся и в будущем. Рост благополучия россиян за счет высоких цен на нефть в 2010–2017 годах и дальнейшее падение цен на энергоносители повлияли не только на динамику объемов импорта и сборку иностранных машин, но и на масштабы отечественного производства. В этой связи в условиях снижения реальных доходов населения, а так же после бума продаж спад покупок легковых автомобилей был неизбежен. По мнению экспертов в ближайшие годы в автомобильной отрасли ожидается снижение спроса. В регионах наблюдается сходная тенденция сокращения покупок легковых автомобилей. В этом случае исключением составляет Дальневосточный федеральный округ, где сокращение покупок легковых автомобилей несколько ниже среднего уровня по стране. Перед государством стоит нелегкая задача поддержания уровня продаж автомобилей национального производства и обеспечения занятости населения в автомобильной промышленности страны. Это означает, что для экономики России по-прежнему критически важны не только «АвтоВАЗ», но и вся связанная с ним масштабная производственная система снабжения комплектующими. Следует отметить, что необходимость финансовой поддержки автогиганта остается, как это было и во время предыдущих общеэкономических спадов.

В этой связи для повышения темпов роста автомобилестроения России, восстановления рынка легковых автомобилей и экономики страны в целом важно поддержание спроса на автомобили. Спрос на бюджетные легковые автомобили (помимо потребности в обновлении парка) можно стимулировать, на наш взгляд такой программой, как продажи автомобилей российского производства для молодежи «Мой первый автомобиль». Важным элементом может стать развитие и строительство дорог, а так же сопутствующей инфраструктуры и рекреации экономического класса для внутреннего туризма.

По данным Международной организации автопроизводителей (OICA), парк легковых автомобилей России стабильно входит в первую пятерку мировых лидеров. В 2014 году Россия достигла уровня Германии и отставала только от США, Китая и Японии. Однако по душевым показателям Россия

отстает от Германии и других европейских стран (в т. ч. восточноевропейских, например Польши) в 1,5–2 раза.

От США (если внести в статистику поправку на легковые внедорожники, учитываемые в США как легкие грузовики) Россия также отстает почти в два раза. На ряду с этим по уровню автомобилизации относительно дорог с твердым покрытием Россия лишь немного уступает США, но это связано в основном с превосходящими уровнем и масштабами развития дорожной инфраструктуры в США.

Анализ показал, что продажи легковых автомобилей в рублевом выражении сократились в первую очередь за счет меньшего числа приобретаемых машин. В 2014 году положительная динамика покупок наблюдалась только в отдельные месяцы и для отдельных категорий. Так, в декабре 2014 г. было приобретено на 3 тыс. больше иномарок (куда входят и иномарки, произведенные в России), чем в декабре 2013 г. Однако на протяжении всего 2015 года, как по отечественным, так и по иностранным маркам объем продаж автомобилей снижался. Наихудшие значения продаж наблюдались по иномаркам во II и IV кварталах 2015 г. — на 50–60% ниже, чем в аналогичные кварталы 2014 года. В январе–марте 2016 г. спад на рынке так же продолжился, и только в апреле продажи выросли на 8% прежде всего автомобили российских марок. Возможно, это население переключается на более бюджетные варианты покупок автомобилей. Например, в апреле 2016 г. впервые за два года была зафиксирована положительная динамика (в годовом выражении) по продажам автомобилей Lada (рост на 7,8% по сравнению с апрелем 2015 г.), позволив марке увеличить свою долю на российском рынке до 20%.

В то же время 2014 и 2015 годах при снижении доли автомобилей российских марок в структуре стоимостных объемов розничных продаж выросла доля автомобилей иностранных марок, собранных на территории России — по данным Росстата доля иностранных марок выросла с 26% в 2013 году до 29% в 2014 году и 33% в 2015 году. Прогнозы будущего спроса россиян

на автомобили пессимистичны. Например, ранее консалтинговая компания BCG прогнозировала, что к 2020 году объем рынка легковых автомобилей в России достигнет 3,5–4 млн шт. в год (по сравнению с 1,5 млн шт. в 2015 году), однако в текущем году этот прогноз был пересмотрен до 1,9 млн шт. в год. Аналогичный прогноз в 2,2 млн шт. к 2020 году выпустила в феврале 2016 г. компания PwC. В этой ситуации важен стабильный спрос на произведенные внутри страны автомобили в течение еще нескольких лет с тем, чтобы поддерживать отрасль. При сохранении традиционного спроса в приобретения автомобилей (взамен изношенной старой, в качестве статусного товара или «первой машины» у молодежи) могут также появиться новые специфичные для кризисной ситуации тенденции, например переключение на внутренний туризм с использованием личного транспорта. Откладывание покупок новых автомобилей в ходе спада может в дальнейшем вызвать также больший спрос на запчасти и ремонт. Все это свидетельствует о том, что еще спрос на автомобили будет зависеть от различных факторов.

2.2 Динамика и структура импорта легковых автомобилей в Российской Федерации

Как реагировала динамика и структура импорта. По данным Ассоциации европейского бизнеса в России, продажи новых легковых, а так же легких коммерческих автомобилей на российском рынке в 2014 году сократились на 10% и составили 2,491 млн. автомобилей. Важно отметить, что осенью 2014 года продажи были поддержаны госпрограммой утилизации, а в конце года - спросом, вызванным резким ослаблением курса рубля. В декабре 2014 года продажи даже несколько выросли – (на 2,4%).

При этом неизменным лидером российского рынка остается «Автоваз» и, прежде всего, Lada. Важно отметить, что самой популярной моделью 2014 года стала Lada Granta, продажи которой составили 152,8 тыс. автомобилей (снижение продаж по отношению к предыдущему году - 8%). Среди автомобилей с наиболее высокой динамикой продаж выделяется Nissan

Almera,- рост составил в размере 179%, объем продаж увеличился с 16,6 тыс.шт. в 2013 году до 46,2 тыс.шт. в 2014 году.

Наряду с Lada наибольшие объемы продаж в России в 2014 году приходились на зарубежные бренды, как Kia (195,7 тыс. шт.; -1%), Renault (194,5 тыс. шт.; -7%), Hyundai (179,7 тыс.шт.; -1%), Nissan (162,0 тыс.шт.; +11%), Toyota (162,0 тыс.шт.; +5%).

По данным газеты «Ведомости» на вторичном рынке произошел незначительный рост продажи машин.

При этом основную роль в росте продаж подержанных автомобилей сыграло резкое снижение курса рубля, которое вызвало существенный спрос: в декабре рынок вырос в годовом измерении на 15,5%, на фоне снижения рынка в ноябре на 13,1%. Российские потребители, оказавшиеся не в состоянии приобрести новые автомобили, опасаясь дальнейшего снижения курса национальной валюты, в конце 2014 года ускоренно вкладывали деньги в подержанные машины.

В то же время меньшая колеблемость и подверженность кризисам демонстрировалидорогие марки.Так, продажи Lexus в январе-марте 2015 г. выросли на 19% и составили 4,0 тыс. автомобилей, а Porsche - на 54%, (1,1 тыс. машин).

По прогнозам, в 2015 году их доля может сократиться.В то же время в количественном выражении производство иностранных брендов в 2015году может составить 1018-1083 тыс. штук, производство российских брендов тоько – 331-356 тыс. штук.

Важно отметить, что падение производства только усилилось. Выпуск легковых автомобилей в РФ в первом квартале 2015 г. сократился на 19,7% по сравнению с аналогичным периодом 2014 г., и составил 355 тыс. автомобилей. По материалам статистики ЕЭК, импорт легковых автомобилей в Российскую Федерацию в 2014 г. снизился на 29,6% и составил 621,2 тыс. машин. Из них из стран дальнего зарубежья было ввезено 583,3 тыс. автомобилей, в том числе из

стран СНГ - 38,2 тыс. машин, а из стран Таможенного Союза – 7,6 тысяч автомобилей.

Сокращение импорта продолжилось и в 2015 году. Импорт легковых автомобилей в Российскую Федерацию январе-феврале 2015 г. снизился на 45,5%. При этом из стран дальнего зарубежья было ввезено 46,4 тыс. автомобилей, из стран СНГ - 3,2 тыс. машин, в т.ч. из стран Евразийского экономического союза – 2,0 тысячи автомобилей.

Что касается экспорта, то экспорт легковых автомобилей из Российской Федерации январе-декабре 2014 г. вырос на 37,1% и составил 205,5 тыс. машин²⁴. Из них в страны дальнего зарубежья было вывезено 4,4 тыс. автомобилей, в страны СНГ - 201,1 тыс. машин, в т.ч. в страны Таможенного Союза – 192,8 тысячи автомобилей. Структура экспорта характеризует специфику импорта, а так же систему ограничений в импорте автомобилей других стран.

Наглядно динамика импорта легковых автомобилей в Россию с 2010 по 2015 гг. представим на рисунке 1-2.

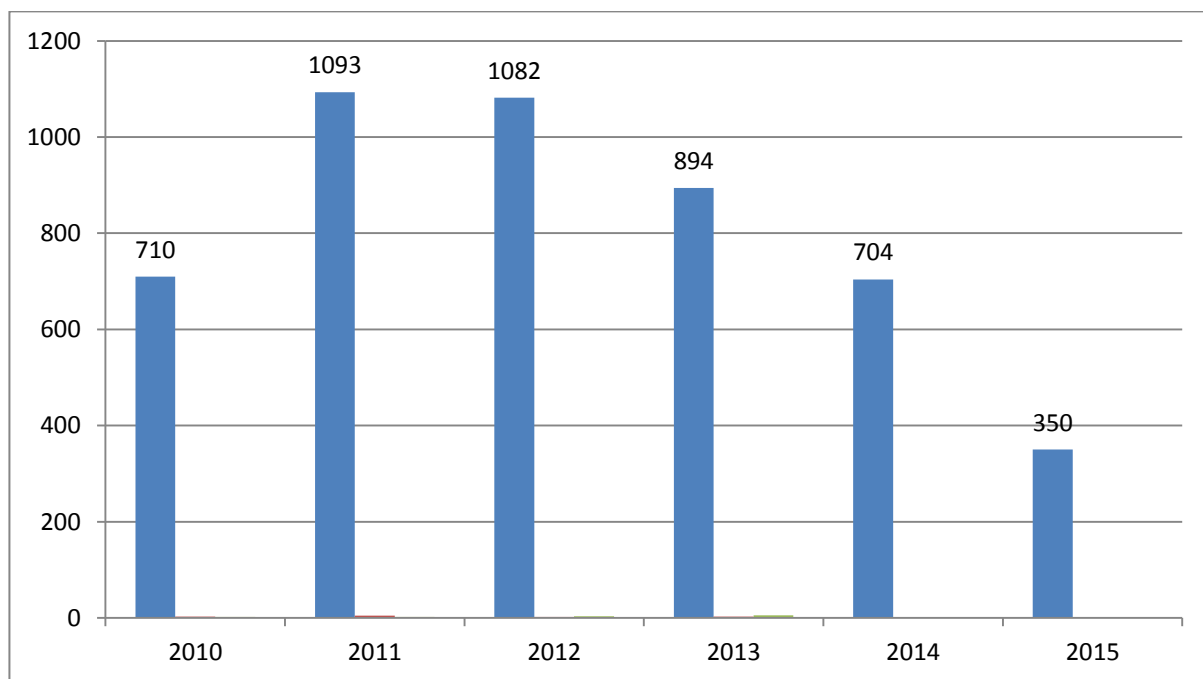


Рисунок 1 – Импорт в РФ легковых автомобилей (тыс. ед.)

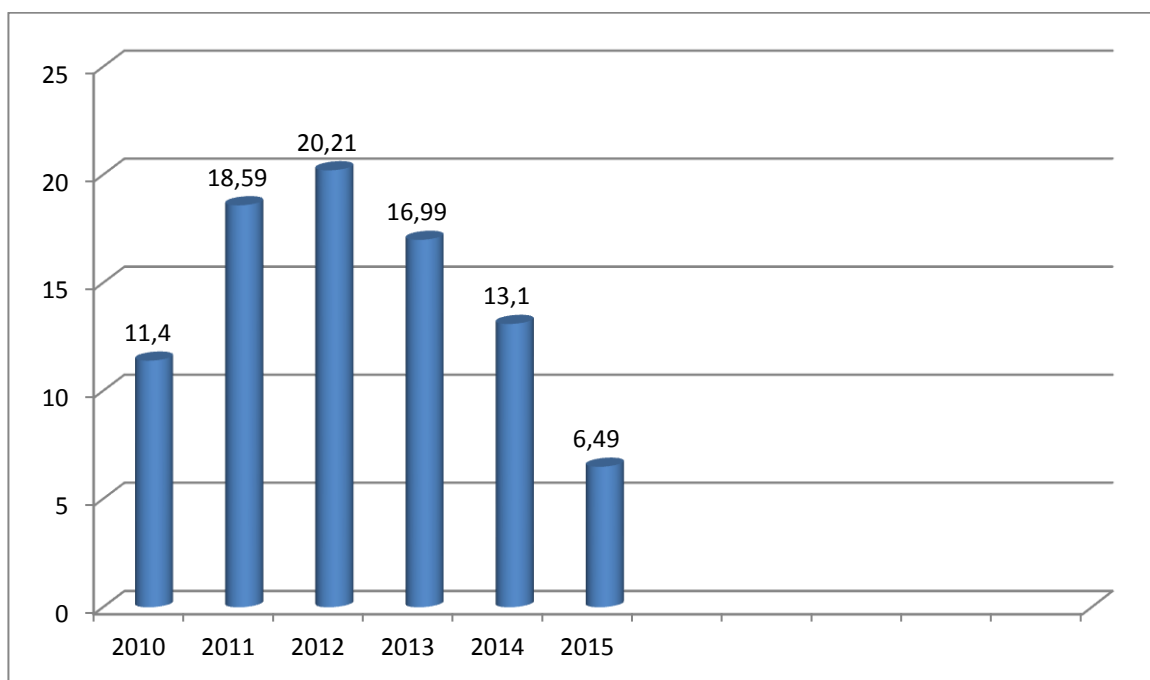


Рисунок 2 – Импорт в РФ легковых автомобилей (млрд. долл.)

Как видно на рисунках 1 и 2 за последние 3 года произошел существенное изменение в динамике импорта на которую повлиял курс рубля.

Таблица 8 - Импорт легковых автомобилей в РФ из стран СНГ за период с 2010-2015 гг.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Импорт- всего, млн. долл. США	31728	44841	44899	38587	32806	20799
Автомобили легковые, тыс. штук	128	242	109	76,0	32,6	13,5

Составлено по:

Представленные данные в таблице 7 рассмотрим на рисунке 3.

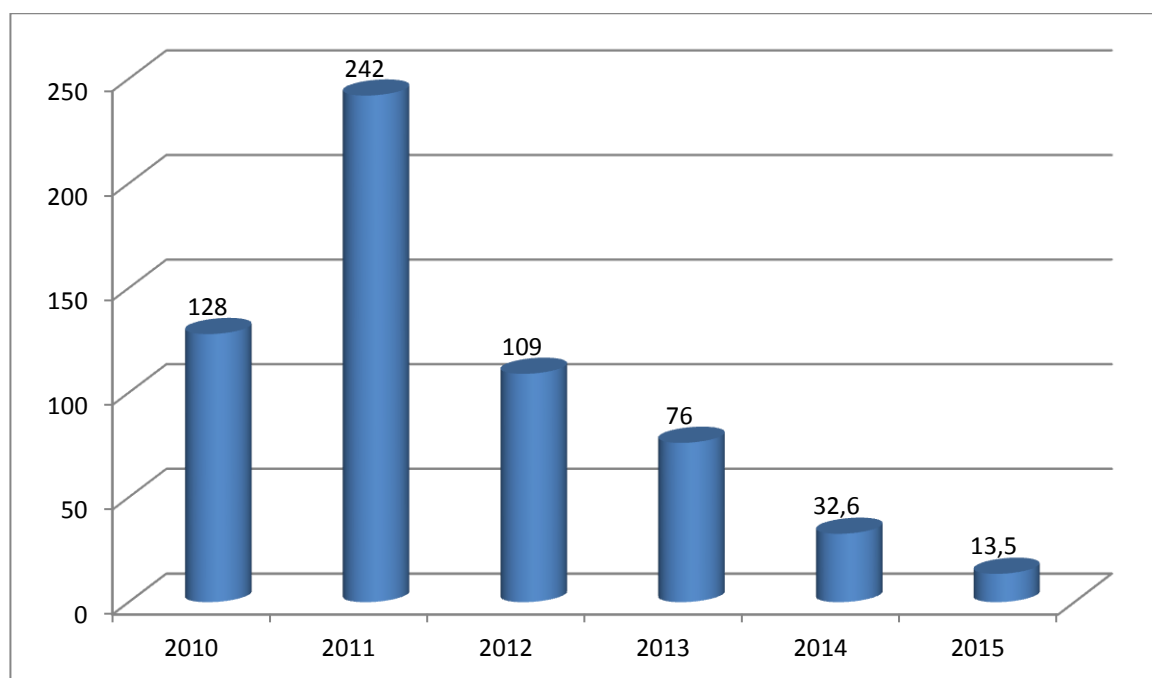


Рисунок 3 – Динамика импорта в РФ легковых автомобилей из стран СНГ

Как показал рисунок 3, из стран СНГ так же импорт сократился.

Следует отметить, что самый большой рост ввоза легковых автомобилей приходился на 2011 год (242 тыс. единиц). Спад ввоза автомобилей в РФ из стран СНГ можно наблюдать с 2012 года, когда было введено – 109 тыс. единиц. В 2015 году импорт легковых автомобилей в РФ составил 13,5 тыс. единиц, что в определенной мере связано с введенными санкциями против Российской Федерации, а так же девальвации национальной валюты.

На следующем этапе исследования был проведен анализ импорта легковых автомобилей в Российскую Федерацию из стран Дальнего Зарубежья (таблица 11)²⁵.

²⁵Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа :<http://www.gks.ru/>. – 05.05.2017.

Таблица 9- Импорт легковых автомобилей в РФ из стран Дальнего Зарубежья

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Импорт – всего, млн. долл. США	197184	260920	272278	276380	253864	161605
Автомобили легковые, тыс. штук	582	851	973	818	671	336

Представим ввоз количества автомобилей на графике. Табл.8 рис.4.

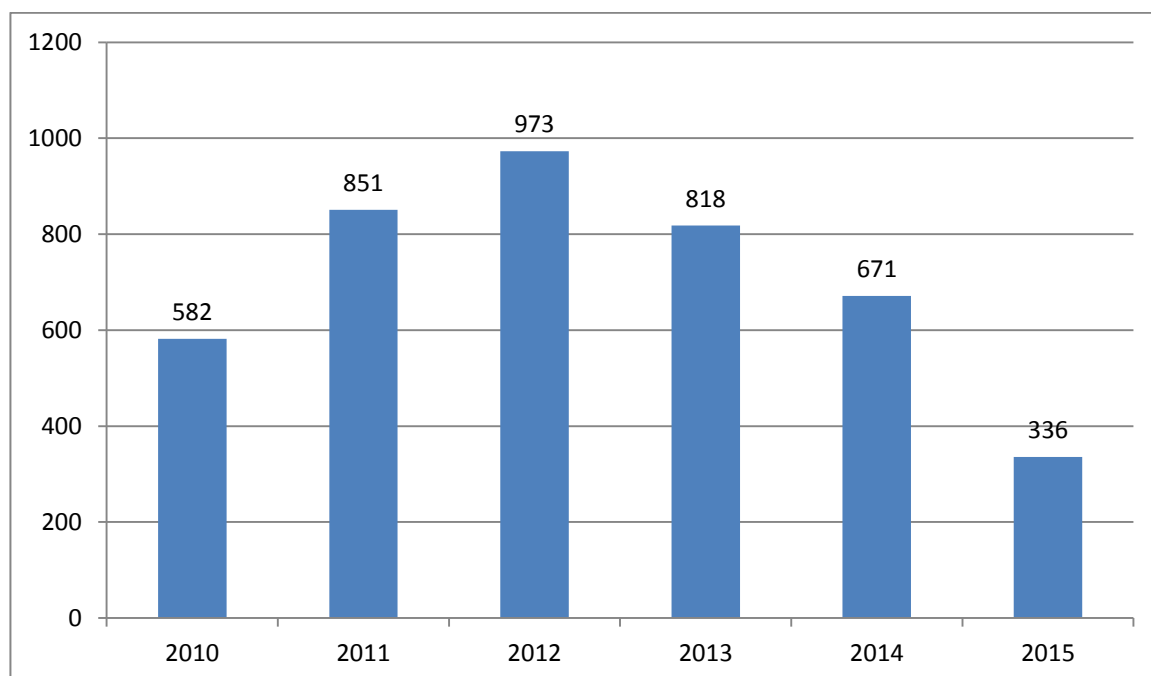


Рисунок 4 – Динамика ввоза легковых автомобилей в РФ из стран Дальнего Зарубежья, тысяч штук.

Анализируя данные из таблицы8 и рисунок4следует выделить следующие моменты. Так, самый высокий показатель ввоза легковых автомобилей в РФ из стран Дальнего Зарубежья приходится на 2012 год, в этом году было ввезено 973 тыс. единиц. Начиная с 2013 года ввоз легковых автомобилей из стран Дальнего Зарубежья начал сокращаться, и к 2015 году составил 336 тыс. единиц.

На следующем этапе рассмотрим динамику взаимной торговли государств –членов ЕАЭС по товарной группе 84-87, 90 за период с 2012-2016 гг. (таблица 9)²⁶

Таблица 10 - Динамика взаимной торговли государств – членов ЕАЭС по товарной группе 84-87, 90, в %

	ЕАЭС	Республика Армения	Республика Беларусь	Республика Казахстан	Кыргызская Республика	Российская Федерация
2013	92,6 ТС И ЕЭП		85,0	81,6		100,6
2014	96,7 ТС и ЕЭП		75,2	161,7		108,3
2015	ЕАЭС 65,6	63,7	64,9	19,6	82,3	73,4
2016	98,5	169,2	113,5	106,2	55,1	89,4

Рассмотрим правила ввоза легковых автомобилей на таможенную территорию.

Физические лица, ввозящие иномарку на территорию России, должны задекларировать ее. Для этого в таможенные органы РФ необходимо предоставить декларацию, транспортные и товаросопроводительные документы. Представители таможенных органов выдают физическим лицам удостоверение ввоза транспортных средств в целях его дальнейшей регистрации в ГИБДД МВД Российской Федерации. Временный ввоз автомобиля, зарегистрированного в другом государстве, на территорию России производится без уплаты пошлин. Срок нахождения машины в РФ равняется

²⁶Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа :<http://www.gks.ru/>. – 05.05.2017.

периоду временного пребывания иностранного лица в государстве. Но он не должен превышать одного года.²⁷

Таким образом, прошедший 2016 год стал одним из результативных в части импорта: автомобилей, несмотря на то, что страну затронули кризисные явления. За 12 месяцев 2016 года было ввезено около 2 миллион единиц легковых автомобилей. Как отмечают европейские коллеги, это был один из самых значимых показателей в мире среди стран, имеющих собственную автомобильную промышленность. Такой результат очевиден, поскольку потребительский бум, вызванный ранее ростом реальных доходов населения и доступностью кредитных ресурсов, удовлетворен за счет ввозимых автомобилей преимущественно зарубежных брендов. Однако отечественные предприятия оказались не готовы к динамичному росту данного рынка.

²⁷ https://www.syl.ru/article/144488/mod_tamojennyie-poshlinyi-na-vvoz-inomarov-pravila-vvoza-avtomobiley-v-rf#image429333

3 ВОЗДЕЙСТВИЕ ТАРИФНЫХ И НЕТАРИФНЫХ МЕР НА ВВОЗ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС.

3.1 Взаимосвязь импорта легковых автомобилей изменений в таможенно- тарифном регулировании

В России в условиях ЕАЭС как и во всем мире, импорт легковых автомобилей в значительной степени подвержен регулированию со стороны государства. Основная задача защиты отечественного производителя - обеспечить необходимый уровень качества российских автомобилей и поддержания конкуренции отечественному автопрому, а также застраховать внутренний рынок от высоких цен в случае значительного роста мировых цен на легковые авто.

Проанализируем влияние динамики ввозных пошлин на легковые за последние годы согласно действующим ставкам таможенных пошлин на легковые автомобили, ввозимых и физическими лицами с 2012 года.

Таможенное регулирование импорта легковых автомобилей в 2015 г. несколько изменилось по отношению к 2009 году. Это связано с тем, что Россия вступила в ВТО, где по ее требованию РФ обязана постепенно снизить импортные пошлины на легковые автомобили и другие изменения. Динамика показала, что объем импорта до 2013 года увеличился, но не значительно так как пошлины хоть и были снижены но не существенно.

Вступление России в ВТО должно было стать облегчением для бизнеса в области таможенно-тарифного регулирования. Все ждали понижения таможенных ставок на импортируемые автомобили. Но их одномоментного уменьшения не произошло – с даты вступления РФ установлен семилетний переходный период. В то же время, реальностью стал утилизационный сбор (УС), который нивелировал выгоду участников бизнес-процессов: платить его обязаны не только импортеры, но и местные производители.

Инициатором введения УС стало министерство промышленности и торговли РФ. 30 августа 2012 года вышло Постановление Правительства РФ №870, а с 1 сентября 2012 г. вступил в силу Федеральный закон №128 от

28.07.2012 г., которые де-юре ознаменовали введение УС. Был определен перечень видов и категорий транспортных средств (ТС), в отношении которых уплачивается данный сбор. Таким образом, рабочим документом для всех стал Федеральный закон «О внесении изменений в ФЗ «Об отходах производства и потребления» и статью 51 Бюджетного кодекса Российской Федерации».

Оплата нового сбора при ввозе импортной техники для покупателя означает дальнейшую бесплатную утилизацию отслужившего свой срок автомобиля на колесном ходу. С одной стороны, сбор можно рассматривать как частичную компенсацию последовательного уменьшения ввозных таможенных пошлин и защиту отечественных производителей от наплыва подержанных иномарок.

С другой стороны, введение УС должно способствовать увеличению уровня локализации предприятий, занятых промышленной сборкой. В частности, в операциях по изготовлению легковых машин должна присутствовать не только отверточная крупно-узловая сборка, но и такие сложные процессы, как сварка и окраска кабин. К примеру, по этому пути уже пошел завод Volvo Trucks в Калуге, который заявил о начале строительства именно такого предприятия и инвестициях в проект в размере 4 млрд. руб.

Следует отметить, что утилизационный сбор – это еще и забота об экологии. Более половины парка автомобилей в РФ составляет техника старше 20 лет. Львиная доля этих машин отвечает стандарту Евро-5, т.е. серьезно загрязняет окружающую среду. Еще 18,5% (по сути, каждый пятый) относятся к возрастной категории 16-20 лет, и среди них тоже много автомобилей низкого экологического класса Евро-2. Так же много автомобилей Евро-3, что тоже вчерашний день. Таким образом, более 1/2 рынка автомобилей представляют большую угрозу для экологии.

Только от загрязнения окружающего воздуха урон составляет 6% от общего количества смертей или 80 тыс. человек в год. Это почти втрое превышает смертность на дорогах РФ в результате ДТП. Так что в глобальном смысле УС для России – это благо. Кстати, осенью 2012 года почти в 75%

регионов РФ были созданы центры по утилизации. Перечень видов и категорий колесных транспортных средств, применительно к которым уплачивается УС, а также сам размер этого сбора, определен в классификации, предусмотренной приложением №1 к Техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств. Он был утвержден постановлением Правительства РФ №720 от 10 сентября 2009 г.

Согласно принятым положениям размер УС на категорию (вид) колесного ТС равен произведению базовой ставки и коэффициента, предусмотренного для конкретной товарной позиции. Датой выпуска колесного ТС считается дата его фактического изготовления производителем. При отсутствии документального подтверждения даты выпуска год выпуска определяют по коду изготовления, указанному в идентификационном номере ТС. При этом трехлетний срок спецтехники исчисляется, начиная с 1 июля года ее изготовления. А под датой уплаты УС понимают дату, указанную в подтверждающем платежном документе.

Базовая ставка для расчета утилизационного сбора по целому ряду колесных ТС равна 20 тыс. руб. Для машин повышенной проходимости категории G, включая специальные и специализированные ТС, она составляет уже 150 тыс. руб. А для ТС полной массой свыше 2 т, но не более 3 т и ТС полной массой более 5 т, но не более 6 т, применяется понижающий коэффициент 0,75. Он касается колесных ТС, ввезенных на территорию РФ и помещенных под таможенный режим временного ввоза в соответствии с постановлением Правительства РФ 11 марта 2003 г. №147 «О дополнительных мерах государственной поддержки российского автомобильного транспорта, предназначенных для международных перевозок».

Цифры могут ввести в заблуждение кого угодно, но только не потребителей конечного продукта. Для них все ясно, как дважды два – четыре: автомобили с введением УС подорожали. С учетом НДС удорожание составит еще больше. Таким образом, введение УС оборачивается ростом отпускной цены на 25-30%.

Таблица 11–Данные для расчета таможенных платежей при ввозе легковых автомобилей (до 3 лет)

Таможенная стоимость автомобиля	Величина таможенной пошлины
До 325 000 руб	54 % таможенной стоимости, но не менее 2,5 евро за 1 см ³ рабочего объема двигателя
от 325 000 р до 6 500 00 руб	48% таможенной стоимости, но не менее 3,5 евро за 1 см ³ . Рабочего объема двигателя
от 6 500 00 р до 1 625 000 руб	48% таможенной стоимости, но не менее 5,5 евро за 1 см ³ . Рабочего объема двигателя
от 1 625 000 р до 3 250 000 руб	48% таможенной стоимости, но не менее 7,5 евро за 1 см ³ . Рабочего объема двигателя
от 3 250 000 р до 6 500 000 руб	48% таможенной стоимости, но не менее 15 евро за 1 см ³ . Рабочего объема двигателя
более 6 500 000 руб	48% таможенной стоимости, но не менее 20 евро за 1 см ³ рабочего объема двигателя

Анализируя импортные пошлины на автомобили необходимо сделать вывод, что государство идет на изменение ставок, прежде всего на поддержанные автомобили, которые были в возрасте от 3 до 5 лет, которые облагаются более высокими пошлинами.

В данной работе были проведены расчеты по эффективности импорта при ввозе автомобилей из Японии с момента выпуска не более трех лет.

Сравни эффективность ввоза автомобилей различно стоимости и объема двигателя:

I. Toyota Vitz (объем 1,3 куб см)

1) Стоимость покупки на заводе – 317500

2) Расходы на транспортировку товаров до места их ввоза на территорию России -7500.

Таким образом, ТС=цена товара + расходы на транспортировку и страхование

$$ТС=317500+7500=325000$$

$$ТП=325000 \times 54\% = 175500$$

$$НДС=(325000+175500) \times 18\% = 90090 \text{ руб.}$$

Цена реализации на рынке 650000 рублей.

$$\text{Эффективность импорта Toyota Vitz} = 650000 / 591590 = 1,1.$$

$1,1 > 1$ из этого можно сделать вывод что импортировать выгодно.

II. Toyota Land Cruiser (объем 3,0 куб см)

1) Стоимость покупки на заводе – 502000.

2) Расходы на транспортировку товаров до места их ввоза на территорию России -9000.

Таким образом, ТС=цена товара + расходы на транспортировку и страхование

$$ТС=502000+9000=511000$$

$$ТП=511000 \times 48\% = 245280$$

$$НДС=(511000+245280) \times 18\% = 136130 \text{ руб.}$$

Сбор за таможенное оформление 2000 руб.

Итого цена импорта товара включая уплату таможенных пошлин=511000+245280+136130+2000=894410

Цена реализации на рынке 1000000 рублей.

$$\text{Эффективность импорта Toyota Land Cruiser} = 1000000 / 894410 = 1,12.$$

$1,12 > 1,1$ из этого можно сделать вывод, что импортировать Toyota Land Cruiser.

Следует отметить, что наряду с таможенными пошлинами и утилизационным сбором на импорт автомобилей значительное влияние оказал валютный курс, точнее девальвация рубля.

Девальвация рубля способствовала сокращению продаж в 2015 году на автомобили с датой выпуска менее трех лет.

3.2 Воздействие нетарифных ограничений и технических требований по использованию «Глонасс» на ввоз легковых автомобилей

История российской навигационной системы ГЛОНАСС началась в 1982 году, когда в Советском Союзе первый спутник «Глонасс» был выведен на орбиту. Полное развертывание орбитальной структуры (24 спутника) было достигнуто в 1995 году, однако недостаток финансирования привел к значительному уменьшению количества спутников. Восстановление группировки планируется к 2009 году. Уже к концу 2007 года система будет укомплектована 18 орбитальными аппаратами. Это обеспечит непрерывную навигацию на территории России, но в этом случае в других точках мира перерыв в навигации может достигать 1,5 часов.

В настоящее время в системе находится 17 аппаратов, из которых 11 работают, один временно выведен на техобслуживание, один ожидает ввода в систему и четыре - вывода из нее. Именно из-за неполной орбитальной группировки маловероятно распространение навигаторов, работающих только по сигналам ГЛОНАСС. В настоящее время в России используются GPS-навигаторы и ГЛОНАСС/GPS навигаторы, работающие с сигналами двух спутниковых систем. При этом возможность приобрести отечественные навигаторы ГЛОНАСС сегодня имеют лишь государственные потребители и большие компании, а для частных лиц существуют лишь опытные образцы. Соответственно, про использование мини-приемников для контроля за передвижением детей или домашних животных говорить еще рано.

Основной проблемой при организации массового применения системы ГЛОНАСС является производство конкурентоспособных отечественных навигаторов. Главным сдерживающим фактором развития отечественного рынка пользовательских ГЛОНАСС навигаторов является высокая стоимость устройств. Ожидается, что первый отечественный приемник ГЛОНАСС/GPS для частного использования появится в продаже к концу текущего года, и его

стоимость будет около 30 тыс. рублей. Серийное производство приемников будет развернуто в 2009 году, и их стоимость снизится приблизительно в 2 раза, а GPS-приемник стоит \$300-600. Между тем, рядовому пользователю непринципиально, использование ГЛОНАСС или GPS-устройств. Главное, чтобы цена соответствовала качеству. Справедливости ради стоит отметить, что использование двух навигационных систем позволяет значительно повысить точность определения координат.

11 декабря некоммерческое партнерство ГЛОНАСС и Минтранс сообщило об успешном окончании испытаний системы «ЭРА-ГЛОНАСС» в России. Была проверена работа базового сервиса вызова экстренных служб. Теперь системе осталось пройти приемо-сдаточные испытания Минтранса и Минкомсвязи.

На первом этапе оборудование будет действовать только в качестве экстренной кнопки, а с 2017 года система должна начать передавать информацию об аварии в автоматическом режиме. В этом варианте, если система распознает ДТП, сигнал о происшествии автоматически поступит к диспетчеру, а он свяжется с водителем по громкой связи. Если ответа от людей, находящихся в машине, не последует, на место аварии будут отправлены бригады экстренной помощи. Авторы проекта ЭРА-ГЛОНАСС уверяют, что после того, как система полностью заработает, смертность на дорогах должна сократиться на 30-40%.

Кроме того, согласно документу, с 2017 года систему экстренного реагирования будут в обязательном порядке устанавливать на пассажирский и грузовой транспорт.

На сегодняшний день законодательство предусматривает обязательную установку на общественный транспорт тахографов. Стоимость покупки и установки тахографа на один автобус составляет от 30 до 50 тысяч рублей. Но уже сейчас почти весь муниципальный транспорт в больших городах оборудован системой ГЛОНАСС, позволяющей следить за его передвижением и соблюдением графика движения.

Между тем 1 января 2007 года были сняты ограничения по точности определения координат с помощью системы ГЛОНАСС. Снятие этих ограничений способствует развитию перспективного рынка навигационных систем, открывает широкие возможности применения системы ГЛОНАСС для организаций и физических лиц. Навигационные системы применяются для решения прикладных задач в авиации, на морском транспорте, в геодезии и картографии, позиционирование наземного транспорта, включая личные автомобили. Многие путешественники уже не представляют свои походы без устройств навигации. Службы такси в мегаполисах также остро нуждаются в таких устройствах. Государственные потребители, в том числе Минтранс, МЧС и МВД, будут обязываться устанавливать навигационную аппаратуру системы ГЛОНАСС.

С 1 января все импортируемые в Россию автомобили должны иметь систему вызова оперативных служб при ДТП ЭРА-ГЛОНАСС. Если это требование не выполняется – на машину нельзя будет получить паспорт технического средства. Импорт подержанных иномарок из-за рубежа прекратится. Эксперты отмечают, что это фактически уничтожит и без того небольшой рынок импортных подержанных иномарок, а также может лишить россиян некоторых редких авто. Вместе с тем, некоторые эксперты усомнились в том, а имеет ли ФТС право применять меры технического регулирования к автомобилям, которые физические лица ввозят для личного потребления.

С первого дня 2017 года прекращается выдача Паспортов транспортных средств (ПТС) на ввозимые физическими и юридическими лицами автомобили, не оснащенные устройствами вызова экстренных служб ЭРА-ГЛОНАСС. Эта мера применяется в соответствии с техрегламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» от 2011 года. Информация о том, есть ли в машине устройство вызова экстренных служб, и номер каждого такого устройства, должны вноситься в раздел «Особые отметки» паспорта. Подтверждение того, что устройства в машине есть, должно быть в свидетельстве о безопасности конструкции транспортного средства (СБКТС).

Если в БСКТС не будет написано, что ЭРА-ГЛОНАСС в машине есть – паспорт не выдадут.

Звучит это совсем страшно, как будто в Россию теперь вообще никто и никогда не сможет ввезти никакой автомобиль извне. На деле все не так пугающе. Модели, уже имеющие старую сертификацию транспортного средства, могут ввозиться без ограничений – а именно такие модели составляли львиную долю ввозимых машин.

А вот редкие американские модели пикапов типа DodgeRam 1500, Ford F-150, ChevroletSilverado 1500, ToyotaTundra и некоторые другие вообще могут потерять возможность быть ввезенными в Россию. Чтобы получить сертификаты, производители таких автомобилей должны будут произвести несколько контролируемых государством краш-тестов, чтобы показать, что устройство экстренного вызова полиции в нем нормально работает. Некоторые редкие машины продаются у нас буквально штучно, так что для них получение необходимой документации будет совершенно не выгодно. Они могут полностью покинуть рынок.

Итак, все это происходит в соответствии с требованиями Технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств». Паспорт должен выдаваться автомобилю, имеющему БСКТС. Технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств» издан в соответствии с ФЗ «О техническом регулировании». А вообще под «техническим регулированием», по законодательству, понимаются сам ФЗ и принимаемые на его основе прочие законы и нормы.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Анализ таможенно- тарифного регулирования импорта легковых автомобилей показал, что их ввоз имеет существенные отличия в зависимости от выпуска автомобиля, его стоимости и объема двигателя. В работе был проведен тщательный анализ дифференциации пошлин в зависимости года выпуска, стоимости и объёма двигателя.

В процессе оценки воздействия таможенно- тарифного регулирования на эффективность ввоза автомобилей с различной стоимостью было выявлено, что более эффективной покупкой будет ввоз автомобилей стоимостью от 500 до 600 тысяч рублей. Кроме того выявлено, что введенная в 2017 году система «Глонасс» может оказать существенное влияние на ввоз автомобилей в самой ближайшей перспективе.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 Единый таможенный тариф таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации (ЕТТ)" (утв. Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС от 27.11.2009 N 18, Решением Комиссии Таможенного союза от 27.11.2009 N 130) (ред. от 18.10.2011) [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_122511/. – 06.05.2017.

2 Концепция внешней политики Российской Федерации Утверждена Президентом Российской Федерации В.В.Путиным 12 февраля 2013 г. [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : http://www.mid.ru/brp_4.nsf/0/6D84DDEDEDDBF7DA644257B160051BF7F. - 06.05.2017.

3 Налоговый кодекс Российской Федерации (НК РФ) от 31.07.1998 N 146-ФЗ [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru/popular/nalog1/>. – 07.05.2017.

4 О безопасности колесных транспортных средств : утвержден постановлением Правительства РФ от 10 сентября 2009 г. № 720. [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_139906/?frame=1. – 05.05.2017.

5 О выравнивании таможенных платежей, уплачиваемых юридическими и физическими лицами при ввозе на таможенную территорию Российской Федерации отдельных транспортных средств : Постановление Правительства Российской Федерации от 16 сентября 2006 г. N 567 г. Москва [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://www.rg.ru/2006/09/22/vyравnivaniedok.html>. – 05.05.2017.

6 О единых принципах и правилах технического регулирования в Республике Беларусь, Республике Казахстан и Российской Федерации : Соглашения между Правительством РФ, Республики Беларусь и Республики Казахстан от 18 ноября 2010 г. [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим

доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_107086/. – 06.05.2017.

7 О лицензировании отдельных видов деятельности : Федерального закона от 8 августа 2001 г. № 128-ФЗ [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru/popular/license/>. – 06.05.2017.

8 О порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском : Соглашением между Правительством Российской Федерации, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 18.06.2010 [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/consdocLAW_120765/. – 06.05.2017.

9 О присоединении Российской Федерации к Марракешскому соглашению об учреждении Всемирной торговой организации от 15 апреля 1994 г. : Протокол от 16.12.2011 [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_132721/. – 06.05.2017.

10 О ставках таможенных сборов за таможенные операции : Постановлению Правительства РФ от 28.12.2004 N 863 (ред. от 12.12.2012) [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_139167/. – 07.05.2017.

11 О таможенном регулировании в Российской Федерации : Федерального закона N 311 от 27.11.2010 [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/popular/custom_new/. – 06.05.2017.

12 О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 г. № 609 [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_149831/. – 06.05.2017.

13 О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ : Технический регламент был учрежден постановлением Правительства РФ от 12.10.2005 N 609 [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_125475/. – 07.05.2017.

14 О функционировании Таможенного союза в рамках многосторонней торговой системы : договор от 19.05.2011 [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_116602/. – 07.05.2017.

15 Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств : Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://www.consultant.ru/popular/osago/>. – 06.05.2017.

16 Об определении таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза : Соглашением между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 25 января 2008 г. [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_130209/. – 05.05.2017.

17 Об утверждении «Положения о применении единых ставок таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации физическими лицами для личного пользования [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://www.rg.ru/2003/12/02/granitsa-doc.html>. – 06.05.2017.

18 Об утверждении Положения о применении единых ставок таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации физическими лицами для личного пользования : Постановление Правительства РФ от 29.11.2003 N 718 [Электронный ресурс] :

официальный сайт. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_101054/. – 07.05.2017.

19 Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств и шасси о внесении изменений в некоторые акты правительства Российской Федерации : Постановление Правительства РФ от 26 декабря 2013 г. N 1291 [Электронный ресурс] : официальный сайт. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_161435/. – 07.05.2017.

20 Соглашение о единых мерах нетарифного регулирования в отношении третьих стран [Электронный ресурс] : официальный сайт. – Режим доступа : http://www.tsouz.ru/DOCS/INTAGRMENTS/Pages/S_o_edmerax_netarifreg_3srtpan.aspx. – 07.05.2017.

21 Соглашение о правилах лицензирования в сфере внешней торговли товарами Правительство Республики Беларусь, Правительство Республики Казахстан и Правительство Российской Федерации [Электронный ресурс] : официальный сайт. – Режим доступа : http://www.tsouz.ru/MGS/MGS_23/Pages/Reshenie_11_Prilozenie_2.aspx. – 06.05.2017.

22 Евразийская экономическая комиссия [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Режим доступа: www.eurasiancommission.org. – 01.05.2017.

23 Евразийская экономическая комиссия. Евразийская экономическая интеграция: цифры и факты. – М.: Евразийская экономическая комиссия, 2014. – 21 с.

24 Евразийская экономическая комиссия. Санитарные, фитосанитарные и ветеринарные меры. – М.: Евразийская экономическая комиссия, 2013. – 19 с.

25 Евразийская экономическая комиссия. Техническое регулирование. – М.: Евразийская экономическая комиссия, 2012. – 38 с.

26 Евразийская экономическая комиссия. Внешняя торговля товарами государств – членов Таможенного союза и Единого экономического пространства за 2013 год. Статистический бюллетень. – М.: Евразийская экономическая комиссия, 2014. – 362 с.

27 Евразийская экономическая комиссия. Об итогах внешней и взаимной торговли товарами Таможенного союза и Единого экономического пространства за 1-й квартал 2014 г.. – М.: Евразийская экономическая комиссия, 2014. – 12 с.

28 Евразийская экономическая комиссия. Единое экономическое пространство равных возможностей. – М.: Евразийская экономическая комиссия, 2012. – 132 с.

29 Евразийская экономическая комиссия. Аналитическая справка «О результатах анализа национальных программ Беларуси, Казахстана и России в сфере промышленности». – М.: ЕЭК, 2015. – 26 с.

30 Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 N 17) [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/popular/custom_eaes/. – 06.05.2017.

31 Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://www.gks.ru/>. – 05.05.2017.