

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
Зав. кафедрой
_____ Л. А. Понкротова
« _____ » _____ 2016 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

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

Исполнитель
студент группы 137 ос _____ М.А. Зырянова

Руководитель
доцент, к. г. н. _____ С.В. Феоктистов

Нормоконтроль
инженер _____ О. В. Шпак

Рецензент _____ В.З. Григорьева

Благовещенск 2016

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

УТВЕРЖДАЮ
Зав.кафедрой

Подпись _____ И.О.Фамилия _____
« ____ » _____ 20__ г.

З А Д А Н И Е

К дипломной работе (проекту) студента Зыряновой
Майи Александровны

1. Тема дипломной работы (проекта) Таможенно-тарифное и нетарифное регулирова-
ние импорта легковых автомобилей в условиях
ЕАЭС

(утверждено приказом от _____ № _____)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта) _____

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту): данные государственной статисти-
ки, Федеральной Таможенной Службы, нормативно-правовые документы, регулирующие
импорт легковых автомобилей в РФ.

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов):
Государственное и межгосударственное регулирование импорта легковых автомобилей.
Анализ автомобильного рынка России и импорта легковых автомобилей.

5. Перечень материалов приложения: (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, про-
граммных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) _____
сводные таблицы

6. Консультанты по дипломной работе (проекту) (с указанием относящихся к ним разде-
лов) _____ нет

7. Дата выдачи задания _____

Руководитель дипломной работы (проекта): Феоктистов Сергей Владимирович
(ФИО, должность, ученая степень, ученое звание)

к. э. н., доцент _____

Задание принял к исполнению (дата): _____

(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 64 с., 7 рисунков, 10 таблиц, 23 источника.

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

Актуальность темы дипломной работы вызвана в том, 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	6
1 Теоретические аспекты развития импорта и особенности таможенно-тарифного регулирования в условиях ЕАЭС	8
1.1 Внешнеэкономическая политика при импорте машино-технической продукции	8
1.2 Тарифные меры регулирования импорта машино-технической продукции	13
1.3 Нетарифные меры регулирования, применяемые при импорте машино-технической продукции	22
2 Анализ импорта машино-технической продукции в условиях ЕАЭС	31
2.1 Анализ спроса и предложения на легковые автомобили в России в условиях ЕАЭС	31
2.2 Анализ импорта легковых автомобилей в России в условиях ЕАЭС	41
3 Тенденции и перспективы в изменении таможенно-тарифного регулирования импорта с учетом вступления РФ в ВТО	46
3.1 Таможенно-тарифное регулирование импорта легковых автомобилей. Специфика расчета таможенных платежей.	46
3.2 Перспективы импорта легковых автомобилей с учётом вступления России в ВТО	50
Заключение	56
Библиографический список	58
Приложение А Изменения в сфере таможенного регулирования	61

ВВЕДЕНИЕ

Таможенно-тарифное регулирование внешней торговли России является одним из важнейших экономических методов управления.

В условиях перехода РФ к рыночной экономике возникла необходимость в создании адекватного таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности, как составной части системы государственного управления этой важной сферой.

В течение последних двух десятилетий в процессе либерализации международной торговли значительно снизился общий уровень таможенных пошлин и увеличилась доля беспошлинных позиций в национальных тарифах, получила широкое распространение новая универсальная внешнеторговая товарная номенклатура, осуществлено преобразование основных многосторонних организаций в области регулирования торговли, сопровождавшееся предоставлением им больших функций и вызвавшее увеличение числа стран - членов.

Все более широко и эффективно применяются нетарифные меры регулирования внешней торговли, однако таможенно-тарифная политика по-прежнему выступает ключевым фактором, определяющим национальный торговый режим и условия доступа иностранной продукции на внутренний рынок.

Объект дипломной работы – таможенно-тарифное регулирование импорта легковых автомобилей.

Предмет – влияние таможенно-тарифного регулирования на импорт легковых автомобилей.

Целью работы является изучение влияния таможенно-тарифного регулирования импорта на примере импорта легковых автомобилей в Россию.

В связи с этим, нужно решить следующие задачи:

- рассмотреть понятие и принципы внешнеэкономической политики;
- провести анализ спроса и предложения на российском автомобильном рынке
- определить какие меры тарифного и нетарифного регулирования ис-

пользуются при импорте легковых автомобилей;

- провести сравнение таможенно-тарифного и нетарифного регулирования в условиях ТС и ЕАЭС;

- оценить тенденции и перспективы в изменении таможенно-тарифного регулирования импорта с учетом вступления РФ в ВТО.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ИМПОРТА И ОСОБЕННОСТИ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

1.1 Внешнеэкономическая политика при импорте транспортных средствах на таможенную территорию ЕАЭС

Внешнеэкономическая политика страны представляет собой целенаправленное действие государства и его органов по определению режима регулирования внешнеэкономической связей. Основными её составляющими являются внешнеторговая политика, политика в области иностранного инвестирования и вывоза капитала, валютная политика и географическая сбалансированность стран и регионов ¹.

Согласно Концепции внешнеэкономической политики России до 2020 года, основной целью внешнеэкономической политики является создание условий для достижения Россией главенствующих позиций в глобальной экономике на основе эффективного участия в мировом разделении труда и повышении глобальной конкурентоспособности её национального хозяйства ².

Главные принципы внешнеэкономической политики РФ:

- внешнеэкономическая политика должна строиться исходя из приоритетов и целей внутренней политики;
- дальнейшее развитие экономики должно идти по инновационному пути;
- защита российского бизнеса при нарушении его прав на международной арене;
- внешнеэкономическая политика должна способствовать доступу российских товаров на мировой рынок;
- создание условий для привлечения иностранного капитала;
- специализация России на мировом рынке за счет реализации сравнительных преимуществ в традиционных сферах и в области высоких технологий;

¹ 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/0/6D84DDEDEDBF7DA644257B160051BF7F. - 29.04.2014.

² Там же.

- способствованию закреплению на традиционных рынках и освоение новых;
- участие РФ в создании условий для разрешения мировых проблем;
- возможность принятия участия предпринимателей разработке и последующей реализации внешнеэкономической политики.

Порядок ввоза транспортных средств на таможенную территорию Таможенного союза в первую очередь определяется:

- главой 49 Таможенного кодекса Таможенного союза «Об особенностях перемещения товаров для личного пользования»
- Соглашением между Правительством Российской Федерации, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 18.06.2010 «О порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском» (далее - Соглашение).

Исходя из Соглашения, транспортными средствами для личного пользования являются автотранспортные и мототранспортные средства, а также водные и воздушные суда. Автомобилями являются легковые транспортные средства, относящиеся к товарной позиции 8703 ТН ВЭД ЕАЭС (до 9 мест включительно), кроме снегоходов, квадроциклов, других транспортных средств.

Транспортные средства, зарегистрированные на территории Республики Беларусь, Республики Казахстан или Российской Федерации имеют возможность ввозиться и вывозиться без необходимости декларирования.

Более того, существует порядок, при котором возможен временный ввоз транспортных средств, зарегистрированных на территории иностранного государства, для лиц, имеющих возможность постоянно проживать на территории страны-члена ЕАЭС. Срок временного ввоза установлен в течение шести месяцев для лиц, постоянно проживающих на территории страны-члена ЕАЭС и одного года для иностранных лиц, однако необходимо внести обеспечение уплаты таможенных платежей. Размер обеспечения уплаты таможенной пошлины установлен в размере суммы таможенной пошлины, которая подлежала в случае

выпуска в свободное обращение.

Изначально срок временного ввоза составляет три месяца, при необходимости продления гражданин обязан обратиться в таможенный орган с просьбой продлить изначальный срок до шести месяцев для лица, постоянного проживающего на территории страны-члена ЕАЭС и одного года для иностранного лица.

До момента истечения срока временного ввоза, транспортное средство необходимо вывезти либо заявить для выпуска в свободное обращение.

Пользование временно ввезенными транспортными средствами допускается только тем лицом, которое его ввезло.

При возникновении необходимости передать в пользование транспортное средство другому лицу, необходимо задекларировать и уплатить пошлины, как будто данное средство выпускается в свободное обращение на территории Республики Беларусь. Однако в случае если вывоз в оговоренный законом срок невозможен по объективной причине, связанной с состоянием здоровья декларанта, то по разрешению таможенного органа такой вывоз возможен.

При необходимости ввоза автомобиля для личного пользования с последующим выпуском в свободное обращение, данный выпуск делается на территории страны-члена ЕАЭС, на которой постоянно проживает гражданин. При необходимости ввоза автомобилей лицами, имеющим место своего постоянного проживания Республику Казахстан или Российскую Федерацию, то данные транспортные средства отправляются по процедуре таможенного транзита до места назначения в случае внесения обеспечения таможенных пошлин, налогов в такой сумме, которую необходимо уплатить при выпуске транспортного средства в РФ. Другие виды автомобилей для личного пользования ввозятся для постоянного их нахождения с уплатой совокупного таможенного платежа. При этом, исходя из Соглашения возможен ввоз одним физическим лицом по поручению другого физического лица только лишь автомобилей.

Порядок ввоза транспортных средств на территорию Российской Федерации определяются:

– главой 45 Федерального закона N 311 от 27.11.2010 "О таможенном регулировании в Российской Федерации";

– пунктом 1 статьи 32 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Глава 45 Федерального закона от 27.11.2010 № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» определяет необходимость оформлять паспорт транспортного средства для всех транспортных средств, которые ввозятся на территорию РФ.

Одной из новых функций, возложенной постановлением Правительства Российской Федерации от 18.05.1993 № 477 «О введении паспортов транспортных средств» на ФТС России является выдача паспортов транспортных средств (ПТС) для недопущения правонарушений на автомобильном транспорте.

Таможенные органы осуществляют выдачу ПТС выдаются на все транспортные средства, независимо от страны из которой осуществляется ввоз.

ПТС выдаются исходя из Положения о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств (далее – Положение), утвержденным совместным приказом МВД России, Минпромэнерго России, Минэкономразвития России от 23 июня 2005г. № 496/192/134 (зарегистрирован Минюстом России 29 июля 2005 г., рег. № 6842).

Таможенными органами при осуществлении выдачи ПТС необходимо провести контроль соответствия экологического класса автомобиля определенным законом нормам. Данный контроль осуществляется по информации, которую по требованию таможенного органа предоставляет Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии. При отсутствии возможности подтверждения соответствия экологического класса дают возможность декларанту предъявлять сертификаты соответствия, которые выдают органы по сертификации, аккредитованными Ростехрегулированием.

Исходя из требований технического регламента «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Рос-

сийской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2005 г. № 609 (далее – технический регламент), с 1 января 2010 года введен в действие технический норматив выбросов в отношении автомобильной техники, соответствующий экологическому классу 4.

Исходя из пункта 70 Положения при выявлении несоответствия экологического класса автомобиля нормам технического регламента, таможенный орган вправе отказать в выдаче паспорта транспортного средства. Выявление соответствия экологического класса автомобиля осуществляется на основе контроля сведений, заявленных в сертификатах соответствия или «Одобрениях типа транспортного средства» или «Заключениях о соответствии шасси предъявляемым требованиям.

Кроме всего прочего, с 1 января 2009 года на таможенные органы возложена обязанность по контролю за тем, чтобы владельцы автомобилей осуществили страхование гражданской ответственности при въезде в РФ или выезде из РФ, в страны, в которых применяются международные системы страхования, исходя из с пункта 1 статьи 32 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Исходя из положений, установленных постановлением Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 94 страхование гражданской ответственности осуществляется гражданами самостоятельно. Застраховать транспортное средство возможно в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Если брать во внимание тот факт, что на данном этапе правовые нормы РФ не устанавливают запретов на перемещение автомобилей через границу, то к автовладельцам, не осуществившим страхование гражданской ответственности, таможенные органы не вправе запрещать въезд или выезд транспортных средств.

1.2 Тарифные меры регулирования импорта машинно-технической продукции

Таможенно-тарифными мерами регулирования ВЭД в ЕАЭС являются:

- единый таможенный тариф в соответствии с Единой товарной номенклатурой ВЭД ЕАЭС (далее - ЕТН ВЭД);
- таможенное декларирование товаров, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС;
- сезонные пошлины.

Единый таможенный тариф - свод ставок ввозных таможенных пошлин, применяемых к товарам, ввозимым на таможенную территорию Евразийского экономического союза из третьих стран, систематизированных в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС).³ Ввозная таможенная пошлина определена как, обязательный платеж, взимаемый таможенными органами при ввозе товаров на единую таможенную территорию государств Сторон (ст. 2 Договор о Евразийском экономическом союзе)⁴.

В Едином таможенном тарифе представлены такие виды ставок ввозных таможенных пошлин, как:

- а) адвалорные, которые рассчитываются в процентах от таможенной стоимости ввозимого товара;
- б) специфические, которые начисляются за единицу ввозимого товаров;
- в) комбинированные, которые сочетают оба выше представленных вида ставок(ст. 3 Договора Евразийском экономическом союзе).

Размер ввозных таможенных пошлин определяются как единые и не могут быть изменены по желанию лиц, осуществляющих перемещение, видов сделок и других обстоятельств, кроме закрепленных в Договоре о Евразийском экономическом союзе случаев.

³ ТН ВЭД ЕАЭС и ЕТН ЕАЭС. [Электр. источник] – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133133/22ad39bb36d3b8a63d493b0be82dc7170c9f82f6/. (дата обращения 01.06.2016).

⁴ Там же

В случае ввоза товаров гражданами, происходящими из государств-членов ЕАЭС возможно применение тарифных льгот, таких как освобождения от уплаты ввозной таможенной пошлины либо уменьшения размера ставки ввозной таможенной пошлины.

В отдельных установленных законом случаях возможно предоставление льгот в отношении следующих товаров:

- если таможенная процедура, под которой ввозится товар предполагает наличие льгот по оплате таможенной пошлины;
- в случае если ввозится денежная сумма как вклад иностранного учредителя в уставной капитал;
- если ввозятся товары для международного сотрудничества в рамках освоения космического пространства.

Таможенная стоимость товара определяется как стоимость товара, исходя из Соглашения между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 25 января 2008 г. «Об определении таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза»⁵. Таможенная стоимость товара рассчитывается для следующих целей:

- а) начисления таможенной пошлины;
- б) внешнеэкономической и таможенной статистики;
- в) осуществление валютного контроля внешнеторговых сделок и расчетов банков по ним, в соответствии с законодательными актами Российской Федерации.

Декларирование, контроль и корректировка таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза при ввозе в Российскую Федерацию, осуществляются в соответствии с главой 8 Таможен-

⁵ Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 25.01.2008. [Электр. источник] – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_93059. (дата обращения 01.06.2016).

ного кодекса Таможенного союза.

Исходя из норм статьи 75 ТК ТС, объектом обложения таможенными пошлинами определяются товары, которые перемещаются через таможенную границу. База для расчета таможенных пошлин будет зависеть от таможенной стоимости товаров и (или) их физической характеристика в натуральном выражении.

Порядок таможенной оценки товаров базируется на основных принятых в международном праве нормах.

Для того, чтобы эффективно проводить внешнеэкономическую политику используется такой инструмент регулирования как введение сезонных пошлин на ввозимые товары. Максимальный срок введения сезонных пошлин составляет шесть месяцев (ст. 3 Договором о Евразийском экономическом союзе).

К тарифным мерам, применяемым при ввозе легковых автомобилей, относятся таможенный сбор за оформление и таможенная пошлина.

Таможенные сборы при таможенном оформлении транспортных средств согласно Постановлению Правительства РФ от 28.12.2004 N 863 "О ставках таможенных сборов за таможенные операции" за таможенное оформление транспортных средств взимаются следующие таможенные сборы, таблица 1.

Таблица 1 – Таможенные сборы

в тыс. руб.

Таможенная стоимость	Ставка сборов
1	2
до 200 тыс. включительно	500
от 200 тыс. 01 коп. до 450 тыс.	1000
от 450 тыс. 01 коп. до 1200 тыс.	2000
от 1200 тыс. 01 коп. до 2500 тыс.	5500

Таможенная стоимость	Ставка сборов
1	2
от 2500 тыс. 01 коп. до 5000 тыс.	7500
от 5000 тыс. 01 коп. до 10000 тыс.	20000
от 10000 тыс. 01 коп.	30000

Размер таможенных сборов указан в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 28.12.2004 N 863 "О ставках таможенных сборов за таможенные операции".

В случае ввоза автомобилей беженцами и вынужденными переселенцами, введена возможность не уплачивать сбор за таможенное оформление.

Применение единых ставок пошлин, налогов

Основным регламентирующим документом является Соглашение «О порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу Таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском» от 18 июня 2010 года⁶.

Транспортные средства, которые ввозятся физическими лицами для личного пользования имеют определенный порядок начисления и уплаты таможенных платежей, который предполагает оформлению в льготном режиме. Льготный режим предусматривает полное или частичное освобождение от таможенных пошлин либо применение единых ставок таможенных пошлин и налогов.

Применение единой таможенной ставки возможно в следующих двух

⁶ Соглашение о порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском. [Электр. источник] – Режим доступа: <http://base.garant.ru/12177100/#ixzz4A1500AoW>. (дата обращения 01.06.2016).

случаях:

– при ввозе физическим лицом автомобиля (за исключением нового) вне зависимости от страны происхождения;

– при ввозе физическим лицом автомобиля отечественного производства.

Все ввозимые автомобили для цели определения размера ставки таможенной пошлины были разделены на четыре типа:

а) новый автомобиль иностранного производства

б) новый автомобиль российского производства, купленный за границей

в) подержанный автомобиль иностранного производства

г) подержанный автомобиль отечественного производства

Новые автомобили иностранного производства

Новыми автомобилями являются автомобили, годом выпуска не старше трех лет. Ниже в таблице 2 предоставлены размеры ставок для данного типа автомобилей, которые зависят не только от стоимости автомобиля, но также и от объема двигателя.

Таблица 2 – Ставка

Стоимость или объем двигателя, см ³	Ставка таможенной пошлины
Новые автомобили иностранного производства*	
не превышает 325 тыс. руб.	54 %, но не менее 2,5 ЕВРО/см ³
более 325 тыс. руб., но не превышает 650 тыс. руб.	48 %, но не менее 3,5 ЕВРО/см ³
более 650 тыс. рублей, но не превышает 1625 тыс. руб.	48 %, но не менее 5,5 ЕВРО/см ³
более 1625 тыс. рублей, но не превышает 3250 тыс. руб.	48 %, но не менее 7,5 ЕВРО/см ³
более 3250 тыс. рублей, но не превышает 6500 тыс. руб.	48 %, но не менее 15 ЕВРО/см ³

Стоимость или объем двигателя, см ³	Ставка таможенной пошлины
1	2
более 6500 тыс. рублей	48 %, но не менее 20 ЕВРО/см ³

Ставки таможенных пошлин приведены в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 29.11.2003 N 718 "Об утверждении Положения о применении единых ставок таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации физическими лицами для личного пользования"

Для определения ставки таможенной пошлины необходимо прежде всего определить таможенную стоимость. Таможенная стоимость – это цена, по которой такой или подобный автомобиль продается или предлагается для продажи при обычном течении розничной торговли. Таможенная стоимость основывается на данных, полученных от производителей автомобилей. При возникновении необходимости таможенная стоимость может быть определена на основании каталогов, информации фирм, которые занимаются продажей транспортных средств.

Если стоимость автомобиля указана в иностранной валюте, то пересчет осуществляется по курсу ЦБ РФ на дату принятия таможенной декларации. Если возникает такая ситуация когда стоимость транспортного средства, рассчитанного таможеней ниже заявленной таможенной стоимости, то в такой ситуации таможенный орган принимает заявленную таможенную стоимость.

Для автомобилей, с момента выпуска которых прошло не более 3 лет и страной происхождения которых является РФ, применяется единая ставка таможенных пошлин, налогов в размере 1 Евро за 1 см³ объема двигателя.

Таблица 3 – Новые автомобили

Стоимость или объем двигателя, см ³	Ставка таможенной пошлины
Новые автомобили российского производства	
Новые	1,0 ЕВРО/см ³

Подержанные автомобили иностранного и российского производства Подержанными автомобилями считаются транспортные средства, годом выпуска старше трех лет.

Для начисления таможенной пошлины указанные выше автомобили разделены на два основным типа:

- с момента выпуска которых прошло более 3, но не более 5 лет;
- с момента выпуска которых прошло более 5 лет.

Подержанные автомобили старше 3, но не старше 5 лет.

Для автомобилей возрастной категории старше 3-х лет, но не более 5 лет единые ставки зависят от объема двигателя, таблица 4.

Таблица 4 – Подержанные автомобили старше 3, но не более 5 лет

Стоимость или объем двигателя, см ³	Ставка таможенной пошлины
Бывшие в употреблении а/м, независимо от страны производства, с момента выпуска которых прошло более 3, но не более 5 лет	
менее 1000	1,50 ЕВРО/см ³
1000-1500	1,70 ЕВРО/см ³

Стоимость или объем двигателя, см ³	Ставка таможенной пошлины
1	2
1500-1800	2,50 ЕВРО/см ³
1800-2300	2,70 ЕВРО/см ³
2300-3000	3,00 ЕВРО/см ³
более 3000	3,60 ЕВРО/см ³

Таблица 5 - Подержанные автомобили старше 5 лет

Стоимость или объем двигателя, см ³	Ставка таможенной пошлины
Бывшие в употреблении а/м, независимо от страны производства, с момента выпуска которых прошло более 5 лет	
менее 1000	3,0 ЕВРО/см ³
1000-1500	3,2 ЕВРО/см ³
1500-1800	3,5 ЕВРО/см ³
1800-2300	4,8 ЕВРО/см ³
2300-3000	5,0 ЕВРО/см ³

Стоимость или объем двигателя, см ³	Ставка таможенной пошлины
1	2
более 3000	5,7 ЕВРО/см ³

Ввоз автомобилей без необходимости уплаты таможенных пошлин, налогов

В следующих случаях предусмотренных законом возможен ввоз автомобилей без уплаты таможенных пошлин, налогов физическими лицами:

- для лиц, имеющих местом своего постоянного проживания Российскую Федерацию, которые ввозят автомобили с территории бывшего СССР либо выпущенных в свободное обращение на его территории, находившихся в собственности этих лиц либо членов их семей по состоянию на 31 декабря 1991 г.;
- для беженцев либо вынужденных переселенцев, избравшими место своего постоянного проживания Российскую Федерацию, которые ввозят автомобили купленные до въезда в РФ отечественного производства либо автомобили, которые были произведены на территории стран СНГ;
- для добровольных переселенцев, избравшим место своего дальнейшего постоянного проживания РФ, если они ввозят товары для личного пользования, включая транспортные средства.

1.3 Нетарифные меры регулирования ввоза машинно-технической продукции

К мерам нетарифного регулирования в ТС в соответствии со ст. 46 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года относятся:

К мерам нетарифного регулирования в ТС в соответствии со ст. 3-8 Соглашения «О единых мерах нетарифного регулирования в отношении третьих стран» (далее - Соглашение «о ЕМНР») относятся:

- 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;
- б) особые виды запретов и ограничений внешней торговли.

Во-первых, количественные ограничения представляют собой меры, которые применяются при ввозе/вывозе товаров посредством установления квот.

Тарифная квота определяется как мера количественного ограничения внешней торговли, которая применяется для регулирования импорта определенных видов сельскохозяйственных товаров, ввезенных из третьих стран. Данная мера предусматривает, что в течение определенного времени к данной продукции будет применена более низкая ставка ввозной таможенной пошлины, которая применяется согласно Единому таможенному тарифу.

На внешнеторговые операции, включающие экспорт и импорт товаров, проходящие в рамках торговли между странами-участницами Таможенного союза.

Во-вторых, исключительное право на экспорт и (или) импорт отдельных видов товаров определяется как право на возможность осуществлять внешне-торговой деятельности в рамках определенных видов продукции, предлагаемое согласно лицензии, выдающееся уполномоченным государственным органом исполнительной власти. Уполномоченным органом исполнительной власти, которые выдают лицензии, а также исключительные лицензий, является Министерство промышленности и торговли РФ (Минпромторг). Исключительная лицензия определяется документ, который даёт возможность заявителю осуществлять исключительное право на экспорт и (или) импорт определенного товара.

В-третьих, лицензирование во внешнеторговой сфере определяется как комплекс административных мер, определяющий порядок выдачи лицензий и

(или) разрешений.

Лицензирование во внешней торговле продукции может устанавливаться в определенных случаях:

- введение временных количественных ограничений экспорта или импорта определенного вида продукции;

- экспорт либо импорт определенных видов продукции возможен только при наличии определенного разрешения. Разрешение необходимо в отношении продукции, которая в перспективе может нанести ущерб безопасности РФ, а также жизни и здоровью граждан РФ. Кроме того, нанести ущерб имуществу как физических, так и юридических лиц; имуществу государства и административных единиц; быть угрозой для окружающей среды, флоры и фауны.

- необходимость выдачи исключительного права на экспорт и (или) импорт определенных видов продукции;

- в рамках исполнения международных обязательств.

Лицензия является основанием для импорта и экспорта определенных видов продукции.

В-четвертых, наблюдение за экспортом и (или) импортом товаров отдельных видов является временной мерой, которая устанавливается для отслеживания изменений экспорта и (или) импорта определенных видов продукции (автоматическое лицензирование).

Наблюдение за экспортом и (или) импортом определенных видов продукции осуществляется при помощи выдачи разрешений на экспорт и (или) импорт товаров. Для того чтобы уполномоченный орган выдал разрешение на экспорт или импорт отдельных видов продукции необходимо соблюсти следующие условия:

- в целом процедура выдачи разрешения участнику внешнеторговой деятельности должна быть максимально простой за тем, чтобы не создавалось барьеров для экспорта или импорта товаров;

- любой участник внешнеторговой деятельности может воспользоваться правом на получения данного разрешения, при условии что он обратился с

письменным заявлением в уполномоченный государственный орган исполнительной власти;

- письменное заявление с просьбой выдать разрешение на экспорт или импорт товаров должно подаваться в рабочие часы до даты таможенного оформления данной продукции;

- после момента подачи заявления должно пройти не больше трех рабочих дней, прежде чем будет выдано разрешение.

В-пятых, следующей мерой, введенной для необходимости нетарифного регулирования внешней торговли, являются меры регулирования, касающиеся контроля за внешнеторговым оборотом и могут вводиться при особой необходимости в следующих случаях:

- существует необходимость поддержания общественного правопорядка;
- существует необходимость в охране безопасности граждан РФ, окружающей среды, животных и растений:

- имеют отношение к экспорту и (или) импорту драгоценных металлов, в частности золота или серебра;

- необходимы для защиты от посягательств со стороны культурных ценностей и культурного наследия;

- существует необходимость предотвратить истощения невозполнимых природных ресурсов. Данная мера вводится одновременно с введением внутри страны меры по сокращению производства либо потребления, которые прямо или косвенно затрагивают проблему невозполнимости природных ресурсов;

- касаются необходимости уменьшения экспорта отечественных материалов с целью обеспечить в достатке таким материалом внутреннюю обрабатывающую промышленность. Данная мера вводится когда существует ситуация при которой цена данных материалов на внутреннем рынке более низкая, чем цена таких же материалов на мировом рынке.

- при существовании дефицита внутри страны существует необходимость приобрести или распределить продукцию.

- в целях обеспечить соблюдение международных соглашений;

- в целях обеспечить оборону и безопасность государство;
- для того чтобы была возможность соблюдать не противоречащие международным обязательствам правовые акты, касающиеся применения таможенного законодательства, охраны окружающей среды, защиты интеллектуальной собственности, и иные правовые акты.

Введение указанных выше меры не должно иметь своей целью дискриминировать третьи страны, либо скрыто ограничить внешнюю торговлю продукцией.

В-шестых, особые виды запретов и ограничений внешней торговли товарами.

В отдельных случаях для того, чтобы ограничить внешнюю торговлю товарами могут вводиться определенные нетарифные меры регулирования внешней торговли, которые нужны для участия государств-членов Таможенного союза в международных санкциях.

Данные меры могут быть введены с целью защитить внешнее финансовое положение страны и поддержать равновесие платежного баланса.

В качестве примера рассмотрим такой вид прохождения таможенных формальностей, как сертификация ввозимых товаров и услуг. Сертификация необходима для того, чтобы подтвердить, что продукция ввозимая на территорию ЕАЭС безопасна и соответствует техническим, фармакологическим, санитарным, ветеринарным и экологическим требованиям.

Сертификация представляет собой форму обязательной оценке соответствия оценённым органом по сертификации, в том что выпускаемые товары отвечают требованиям технических регламентов.

Декларация о соответствии техническим регламентам представляет собой документ, в котором изготовитель утверждает, что выпускаемые товары соответствуют техническим регламентам Таможенного союза.

Декларирование соответствия представляют собой форму, в которой изготовитель либо уполномоченное изготовителем лицом подтверждает, что дан-

ные товары соответствуют требованиям технических регламентов Таможенном союзе.

Нетарифные меры регулирования внешней торговли, применяемые при ввозе транспортных средств, включают:

- утилизационный сбор;
- технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств»;
- проверка автомобиля экологическому классу не ниже ЕВРО-5.

Утилизационный сбор был учрежден Постановлением Правительства РФ от 26 декабря 2013 г. N 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств и шасси о внесении изменений в некоторые акты правительства Российской Федерации».

Данный регламент устанавливает следующее:

а) каким образом происходит начисление и уплата утилизационного сбора для колесных транспортных средств и шасси. В отдельных случаях оговорена возможность вернуть излишне уплаченную сумму утилизационного сбора;

б) Постановлением закреплены виды колесных транспортных средств и шасси, при ввозе которых необходимо уплатить утилизационный сбор. Кроме того, закреплен его размер;

в) В случае ввоза транспортного средства с момента выпуска которого прошло более 30 лет возможно не уплачивать утилизационный сбор. Если данное транспортное средство ввозится не для перевозки пассажиров и грузов, а также имеет оригинальный двигатель, кузов и раму (при наличии), сохранены или отреставрированы до оригинального состояния;

г) изменения, которые вносятся в акты Правительства Российской Федерации⁷.

Ставки утилизационного сбора для легковых автомобилей представлены в таблице ниже:

⁷ Постановление Правительства РФ от 26 декабря 2013 г. N 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств и шасси о внесении изменений в некоторые акты правительства Российской Федерации»

Базовая ставка - 20 тысяч рублей (чтобы выяснить точную сумму сбора, достаточно умножить 20 тысяч на коэффициент)⁸.

Ставки утилизационного сбора представлены в таблице ниже.

Таблица 6 – Утилизационный сбор для легковых автомобилей

Легковые автомобили для перевозки не более 8 пассажиров полной массой до 3,5 тонн	Новые транспортные средства	Транспортные средства, с момента выпуска которых прошло более 3-х лет на дату уплаты утилизационного сбора
С электродвигателями	1,34	1,34
Легковые автомобили для перевозки не более 8 пассажиров полной массой до 3,5 тонн	Новые транспортные средства	Транспортные средства, с момента выпуска которых прошло более 3-х лет на дату уплаты утилизационного сбора
1	2	3
С рабочим объемом двигателя		
С объемом двигателя не более 2000 см ³	1,34	8,26
Легковые автомобили для перевозки не более 8 пассажиров полной массой до 3,5 тонн	Новые транспортные средства	Транспортные средства, с момента выпуска которых прошло более 3-х лет на дату уплаты утилизационного сбора
С объемом двигателя более 2000 см ³ , но не более 3000 см ³	2,66	16,12
С объемом двигателя более 3000 см ³ , но не более 3500 см ³	3,47	28,50
С объемом двигателя более 3500 см ³	5,50	35,01
Ввозимые физическими лицами для личного пользования	0,15	0,25

⁸ Там же

Данные в таблицы представлены в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 26 декабря 2013 г. N 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств и шасси о внесении изменений в некоторые акты правительства Российской Федерации».

Технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств» утвержден постановлением Правительства РФ от 10 сентября 2009 г. № 720.

Основными особенностями указанного документа являются:

- не допускается установка на переднюю часть автомобиля, конструкций из стали или других похожих материалов. Установка таких конструкций не допускается на такие категории как M1, к которым относят легковые транспортные средства, имеющие не более восьми сидячих мест и используемые для перевозки пассажиров и N1, к которым относят грузовые транспортные средства и их шасси, максимальной массой не более 3,5 тонн, а также транспортные средства повышенной проходимости (категория G), выступающих вперед частей конструкции, крепящихся к бамперу или другим элементам передней части транспортного средства, изготавливаемых из стали или других материалов с аналогичными характеристиками. Данное требование не распространяется на металлические решетки массой менее 0,5 кг, предназначенные для защиты только фар;

- для ветрового стекла установлено светопропускание не менее семидесяти процентов, а для передних стекол не менее семидесяти процентов. Данное указание не распространяется на задние стекла автомобилей, которые используются для перевозки пассажиров и имеющих не больше восьми сидячих мест;

- указатели поворота разрешаются быть только желтого цвета;

- кроме того, не разрешается установка газоразрядных источников света (категории D) на автомобилях, на которых нет автоматических корректоров фар либо если они не работают.

Технический регламент "О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вред-

ных (загрязняющих) веществ" был учрежден постановлением Правительства РФ от 12.10.2005 N 609.

Данный документ устанавливает то, что все транспортные средства, которые ввозятся на территорию России, должны быть приведены в соответствие экологическому классу 5 (Евро-5). Евро-5 определяется, как экологический стандарт, который отражает допустимое содержание вредных веществ в выхлопных газах.

Если возникает такая ситуация, когда ввозимые транспортные средства не соответствуют экологическому классу (Евро-5), то таможенный орган не вправе выдавать. Данный порядок регламентирован приказом МВД России № 496, Минпромэнерго России № 192, Минэкономразвития России № 134 от 23.06.2005 (в редакции от 30.08.2012) «Об утверждении Положения о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств» (зарегистрировано в Минюсте России 29.07.2005 № 6842).

Далее представлены документы, которые могут подтвердить экологический класс автомобиля:

- одобрение типа транспортного средства;
- одобрение типа шасси;
- сертификат соответствия;
- свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства.

Данные документы обязательно должны быть выданы аккредитованными органами по сертификации исходя из действующего законодательства РФ.

Исходя из вышеизложенного, сформулируем основные выводы.

Внешнеэкономическая политика России представляет собой целенаправленное действие государства и его органов по определению режима регулирования внешнеэкономической связей. Внешнеэкономическая политика России главным образом направлена на создание условий для достижения Россией главенствующих позиций в глобальной экономике.

К таможенно-тарифными мерами регулирования ВЭД относятся: Единый Таможенный тариф, регулирующий ставки ввозных таможенных пошлин, льго-

ты по уплате таможенных платежей, к которым относятся: тарифные преференции, тарифные льготы, льготы по уплате налогов, таможенное декларирование товаров, перемещаемых через таможенную границу, сезонные пошлины.

Кроме того, при ввозе транспортных средств для личного пользования применяются единые ставки таможенных пошлин и таможенный сбор за оформление товаров.

Нетарифное регулирование внешнеэкономической деятельности в России состоит из количественного ограничения, исключительного права на экспорт и (или) импорт отдельных видов товаров, лицензирования, наблюдения за экспортом и (или) импортом отдельных видов товаров, особые виды запретов и ограничений, технического регулирования и иных мер. Кроме того, нетарифными мерами, применяемыми при ввозе транспортных средств, являются утилизационный сбор, технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств, проверка соответствия автомобиля экологическому классу не ниже ЕВРО-5.

2 АНАЛИЗ ИМПОРТА МАШИНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ПРОДУКЦИИ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

2.1 Анализ спроса и предложения на легковые автомобили в России в условиях ЕАЭС

На протяжении ряда лет Россия становится все более заметным игроком на мировом рынке. Автомобильная промышленность — не исключение. Темпы роста производства и продаж здесь довольно высокие, особенно в сравнении со стагнирующей ситуацией в Европе и Америке. Уровень автомобилизации населения РФ гораздо ниже среднеевропейского, при этом доходы населения увеличиваются, и сохраняется неудовлетворенный спрос.

Согласно данным Федеральной службы государственной статистики, можно проследить динамику производства легковых автомобилей в России с 2003 по 2015 годы.

Таблица 7 – Динамика производства легковых автомобилей 2003-2015 г.г.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Всего (тыс.ед.)	1010,03	1110,08	1068,76	1176,34	1293,09	1469,9	595,81	1747,5	1988	1971	1919,6	1621,6	1256,2
российские модели	956,36	977,28	911,03	897,44	834,71	877,09	316,87	661,8	871,5	640,2	530,2	333,1	271
иностран-ные модели	53,64	132,8	157,73	278,9	458,38	592,81	278,94	1085,6	1117,4	1328,6	1389,4	1288,5	985,2

Таблица составлена на основании данных Федеральной службы государственной статистики.

Преобразуем данные таблицы в графики, рисунки 1-3.

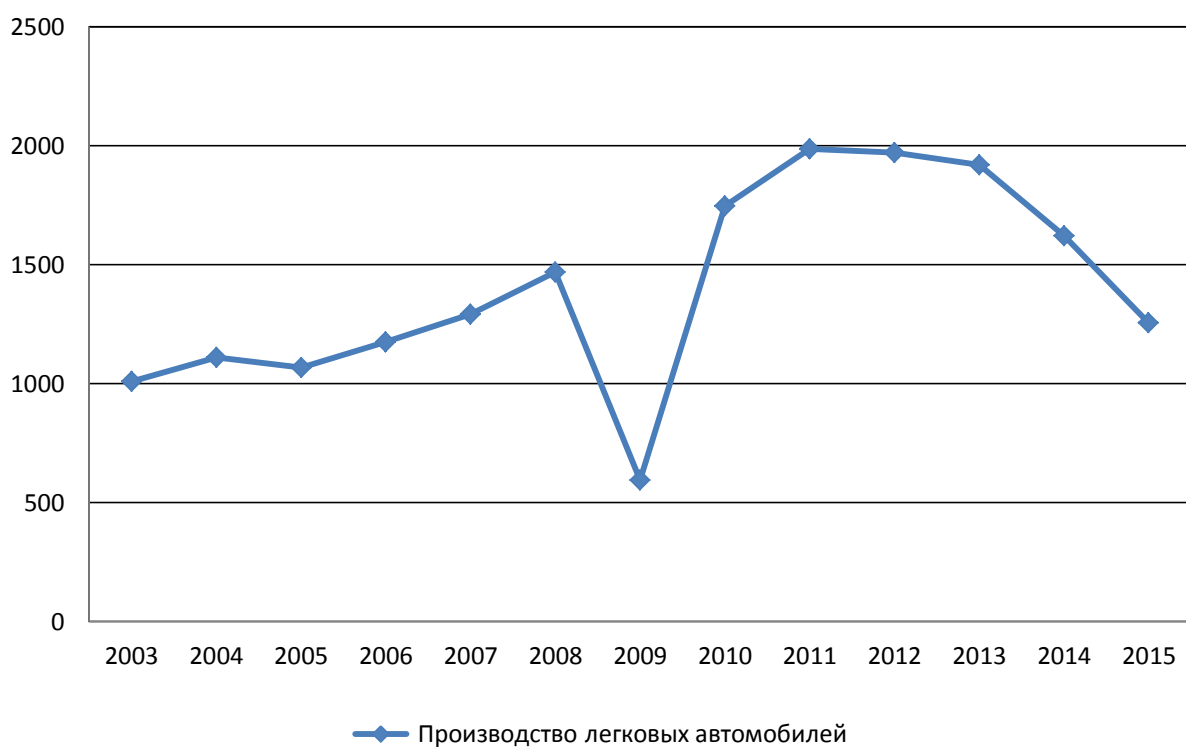


Рисунок 1 – Производство легковых автомобилей

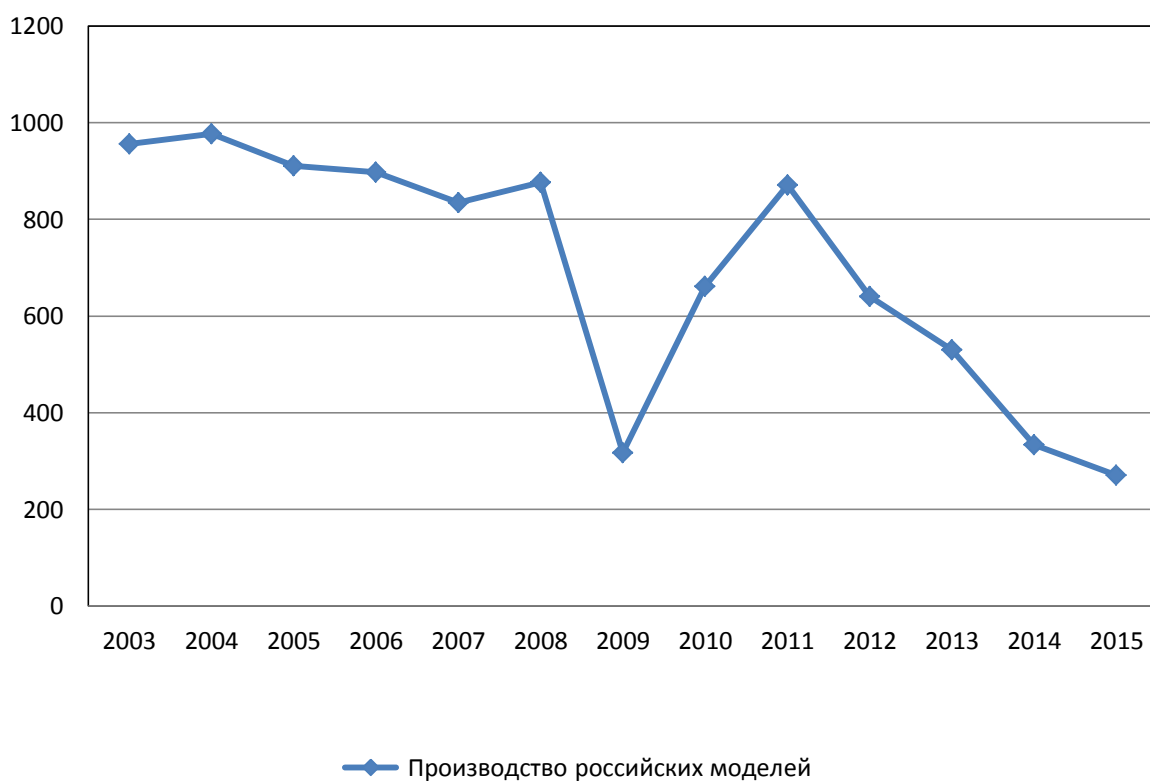


Рисунок 2 – Производство российских моделей

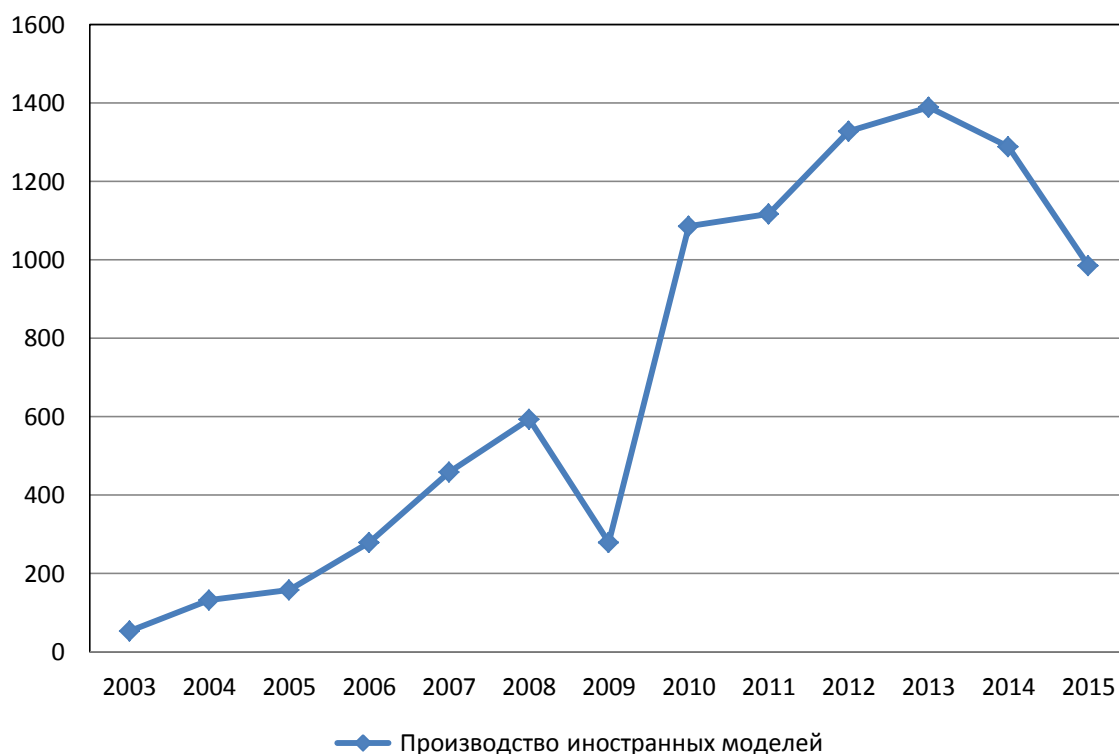


Рисунок 3 – Производство иностранных моделей

Проанализировав данные графиков можно сделать вывод о том, что в целом наблюдается рост производства автомобилей в России. В 2004 году темп роста производства к предыдущему году составил 109,9 %, однако наиболее впечатляющий рост производства наблюдается у производства иностранных моделей и составляет 247,6 %, в то время как у российских моделей только 101,8 %. Данный факт объясняется массовым открытием в России заводов западных автоконцернов из-за введения режима промышленной сборки, который позволяет предприятиям импортировать автомобильные компоненты по низким таможенным ставкам в обмен на принятие на себя обязательств по локализации производства автомобилей⁹. В 2005 году показатели производства продемонстрировали снижение на 41,3 тыс.ед., но при этом растет производство иностранных моделей на 24,93 тыс.ед., а российских падает на 66,25 тыс.ед.. Данной тенденции способствует то, что отечественные производители стали поспешно снимать с производства выпускаемые ими автомобили, ориентируясь

⁹ http://newsruss.ru/doc/index.php/Сборочные_производства_автомобилей-иномарок_в_России

на возможности сборки иностранных моделей¹⁰. В 2006 году рост производства составил 110,06 %, показатели выросли за счет увеличения производства иностранных моделей на 166,3 %. Такой бурный темп роста выпуска иностранных моделей объясняется тем, что в 2006 году были введены нулевые ставки таможенных пошлин на автомобильные компоненты, предназначенные для сборки автомобилей. Тенденция к сокращению производства российских моделей продолжается и составляет 98,5 % к предыдущему году. В 2007 году темп роста производства составляет 109,9 %, тенденция к увеличению производства иностранных марок и уменьшению производства отечественных сохраняется, и в 2007 году доля иностранных моделей составляет 67,3 % от общего числа выпущенных.

В 2008 году темп рос производства составляет 113,7 %, причем впервые в рассматриваемом периоде отмечается небольшой рост производства отечественных марок на 105,1% на фоне увеличения спроса при одновременном росте числа выпущенных иностранных моделей на 129,2 %. В 2009 году на фоне мирового экономического кризиса производство легковых автомобилей упало на 40,5 % и составило 595,82 тыс.ед., особенно кризис повлиял на отечественных производителей, где производство уменьшилось практически в 2,5 раза. Однако к государству удалось выправить ситуацию и уже в 2010 году производство составило 1747,5 тыс.ед. и превысило докризисную отметку. Такие высокие показатели были достигнуты в результате использования государством дополнительных механизмов поддержки отечественных автопроизводителей. Ради стимулирования российского автопрома в 2010 г. в России была запущена программа по обмену старых автомобилей на новые: при сдаче на утилизацию автомобиля старше 10 лет потребитель получал сертификат номиналом 50 тыс. руб., который засчитывался при приобретении нового отечественного автомобиля, включая машины, производимые в режиме «промышленной сборки»¹¹. В результате действия программы в 2010 г. только за её счёт было реализовано

¹⁰ <http://www.advertology.ru/article23902.htm>

¹¹ http://www.gazeta.ru/auto/2014/08/28_a_6193121.shtml

дополнительно 376 тыс. автомобилей. Государство последовательно создавало условия для прихода иностранных автопроизводителей и стимулировало открывать свои производства на территории РФ¹². Затем оно вводило различные меры, препятствуя ввозу в страну различных подержанных автомобилей. Во время кризиса оказывало прямую финансовую поддержку отечественным автопроизводителям. После кризиса инициировало выработку новых условий промышленной сборки и подписание соответствующих соглашений с производителями, то есть можно говорить о том, что в настоящее время действующее регулирование отрасли можно назвать сбалансированным, что, с одной стороны, позволяет прийти в страну новому инвестору, желающему производить автомобили в стране, и в то же время защищает уже работающих в стране производителей¹³. В 2011 году с российских конвейеров сошло 1988 тысяч легковых автомобилей, что на 14 % больше, чем годом ранее.

Таким образом, в минувшем году российский автопром выпустил рекордное за свою историю количество легковых машин. При этом рост производства автомобилей традиционных отечественных марок оказался значительно ниже, чем у иномарок. В частности, зарубежные автопроизводители продолжали расширять модельный ряд российской сборки. В 2012 году темп роста производства несколько снизился и составил 99,1 %, при этом производство отечественных моделей сократилось на 26,5 %, что связано с окончанием срока действия государственной программы утилизации, в то же время производство иностранных моделей выросло на 18 %. В 2013 году продолжается тенденция к сокращению производства на 51,4 тыс.ед, что составляет 2,6 %. Производство российских моделей сократилось на 17,1 %, что касается иностранных моделей, то их производство практически осталось на прежнем уровне. Для того, чтобы остановить данную тенденцию в июле 2013 года Министерством промышленности и торговли Российской Федерации была запущена программа льготного автокредитования¹⁴. Льготной ставке предлагалось покупать легко-

¹² <http://www.tks.ru/reviews/2005/07/21/02>

¹³ <http://base.garant.ru/12139810/>

¹⁴ http://auto.vesti.ru/news/show/news_id/518413/

вые автомобили по цене до 750 тыс. рублей¹⁵. Всего за 2013 год было выдано 260 тыс. льготных автокредитов при 800 тыс. заявок. 80 % автомобилей, купленных по программе, были произведены в РФ, остальные 20 % составили импортные автомобили¹⁶. В 2014 году общий объем производства составил 1621,6 тысяч единиц, из них большая часть также приходится на иностранные модели. В 2015 году производство легковых автомобилей продолжило тенденцию по снижению и составило 1256,6 тысяч единиц. Такое заметное падение производства объясняется тем, что многие заводы ушли в корпоративный отпуск раньше установленного срока. Данный факт объясняется тем, что концерны решили оптимизировать работу заводов под падающий на рынке спрос.

Согласно данным Федеральной службы государственной статистики, можно проследить динамику продаж легковых автомобилей в России с 2003 по 2015 годы¹⁷.

Таблица 9 - Динамика продаж легковых автомобилей в России с 2003 по 2015 годы

Продажи легковых автомобилей в России 2003-2015 г.г.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
всего (тыс.ед.)	1522	1611	1714	2103	2746	3122	1405	1815	2616	2883	2664	2136	1602
в том числе													
отечественные модели	969,4	980	789,2	715,3	715,3	692,1	392,2	570,3	633,2	613,8	496	416,3	312,7
иностраные модели	653,1	630,8	925,2	1320	2031	2429	1013	1245	1982	2270	2168	1719,7	1289,3

¹⁵ <http://www.finmarket.ru/news/3602729>

¹⁶ <http://avtosreda.ru/news-common/2014/03/Igotnih-avtokreditov-bolshe-ne-budet.html>

¹⁷ http://www.gks.ru/free_doc/doc_2013/rus13.pdf

Продажи легковых автомобилей в России 2003-2015 г.г.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
в том числе													
произведенные в России	57,7	121,8	151,5	270	439,2	586,5	362,7	632,7	1049	1274	1338	1299	857,8
импортные новые	195,4	285	456	743,8	1206	1467	636,4	604,7	928	983	820,6	414,6	426,6
импортные поддержанные	400	224	317,7	305,7	385,1	375,6	13,5	8	9,5	12,4	8,9	6,1	4,9

Данная таблица составлена в соответствии с данными Федеральной службы государственной статистики.

Преобразуем данные таблицы в графики, рисунки 6 – 7.

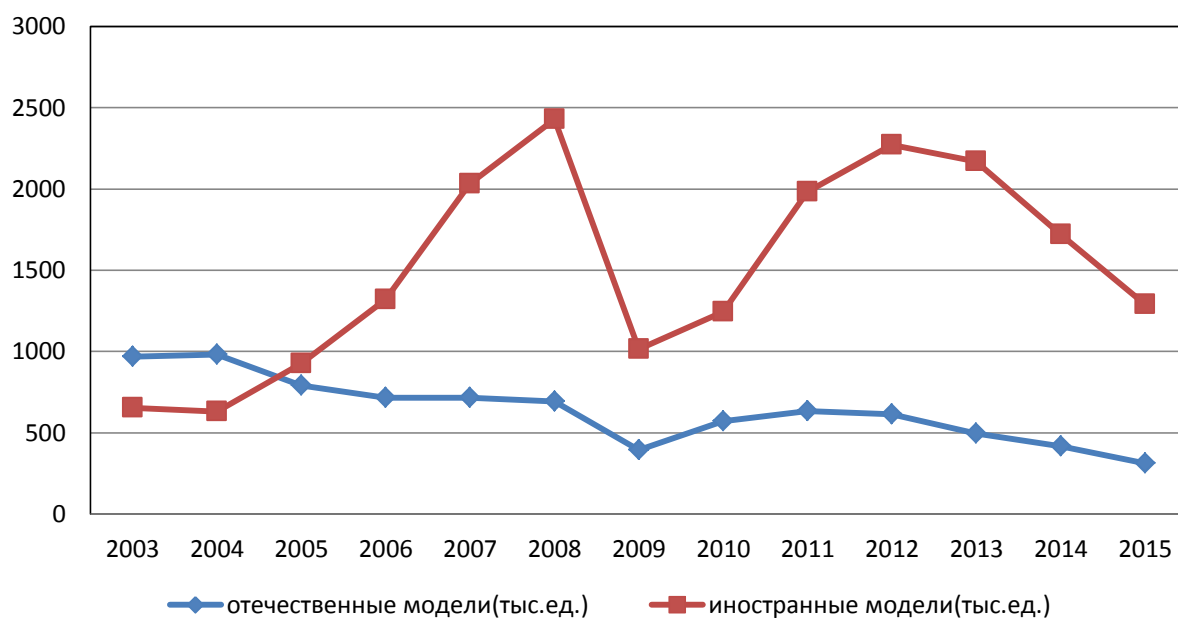


Рисунок 6 – Продажи легковых автомобилей в России 2003 – 2015 гг.

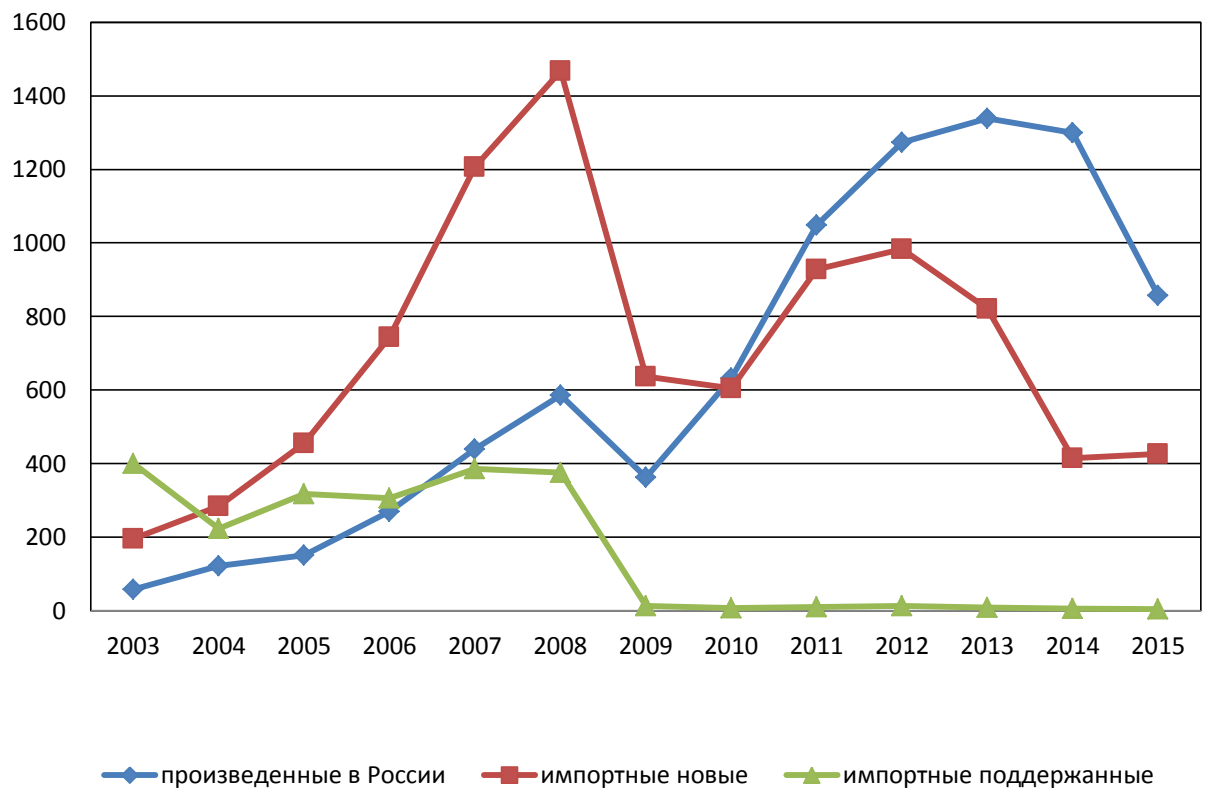


Рисунок 7 – Продажи иностранных моделей в России 2003 – 2015 гг.

Из данного графика следует, что с 2004 года начинается рост количества продаж легковых автомобилей. Если в 2004 году было продано 1610,8 тыс. штук автомобилей, то в 2005 уже 1714,4 тыс. штук, а в 2006 г. – 2103 тыс. штук, в 2007 – 2746 тыс. штук, в 2008 – 3121,5 тыс. штук¹⁸.

Бурный рост продаж новых иностранных автомобилей в России начался с 2004 г. Практически с начала года многие самые дешевые иномарки оказались в дефиците, и за ними впервые начали выстраиваться очереди. Росту данного сегмента рынка способствовало развитие сборочных предприятий на территории России, а также повышение импортных пошлин на подержанные автомобили. Быстрый рост сохранился и в течение всего 2005 г. В итоге доля новых иномарок выросла до 31,8 % первичного рынка России. Темпы прироста сохранились и в 2006 г. Продажи новых иномарок за год выросли на 50 %, а ежемесячный объем к концу года практически сравнялся с объемом продаж отече-

¹⁸ <http://www.rbc.ru/rbcfreenews/20130815161137.shtml>

ственных автомобилей¹⁹. 2007 г. в очередной раз стал рекордным. К концу года иномарки занимали уже почти две трети рынка, а ежемесячный объем их реализации превысил отметку в 100 тыс. машин. Увеличение импорта автомобильной техники стало важнейшим фактором стремительного роста импорта вообще (и машиностроения в особенности), который наблюдался в начале XXI в.

2008 год стал рекордным по количеству продаж легковых автомобилей и достиг 3121,5 тысяч штук, рост продаж заметен во всех сегментах рынков, кроме продаж отечественных марок. Однако уже в 2009 году на фоне мирового экономического кризиса продажи сократились практически вдвое, при этом наибольшее падение зафиксировано у продаж иномарок. В 2010 году со стартом программы утилизации старых автомобилей заметен рост продаж до 1815,5 тысяч единиц. Благодаря данной программе автомобильный рынок вышел на траекторию самостоятельного роста за счёт общего оздоровления экономики, роста среднедушевых доходов, восстановления рынка автокредитов²⁰. Продление действия программы утилизации на 2011 год, стимулировал дальнейший рост продаж до 2615,5 тысяч единиц. Доля и прирост иностранных марок выше, чем у отечественных. Кроме того увеличилась доля продаж иностранных автомобилей, произведенных в России, благодаря перенесению производств иностранных марок в Россию и их удешевлению. В 2012 году наблюдается относительно небольшой рост продаж на 10,2 %, при этом если количество проданных иностранных моделей растет (+14,4 %), то количество проданных отечественных моделей падает (-3,1 %). Наибольший темп роста продаж по сравнению с аналогичным периодом прошлого года наблюдался в первые месяцы 2012 года. Прирост продаж за первое полугодие 2012 года составил 14 % по отношению к аналогичному периоду 2011 года. Пик продаж пришелся на июнь 2012 года, когда было реализовано более 272 тыс. новых автомобилей. Рост несколько замедлился в последнем квартале 2012 года на фоне ухудшения экономической

¹⁹ <http://cyberleninka.ru/article/n/rynok-legkovykh-avtomobiley-vchera-segodnya-zavtra>

²⁰ <http://elibrary.ru/item.asp?id=25402375>

конъюнктуры и неуверенности на финансовых рынках, однако положительная динамика по отношению к предыдущему году сохранилась.

Основными факторами роста продаж стали:

- рост доходов населения и оживление потребительского спроса;
- рост кредитования на покупку автомобилей;
- стабильная макроэкономическая ситуация в России.

При этом оптимистичные ожидания автопроизводителей относительно роста продаж в 2012 году, вызванные стремительным повышением спроса в 2011 году, оказали влияние на увеличение объемов продаж во второй половине 2012 года. Уже в третьем квартале 2012 года дилеры были вынуждены предлагать скидки и проводить акции в связи с наличием больших запасов автомобилей на складах. Среди важных событий на автомобильном рынке следует отметить поэтапный переход со стандарта топлива Евро-2 на Евро-5. При этом вступление в ВТО и введение утилизационных сборов пока не оказали существенного влияния на структуру продаж.

В 2013 году наблюдалось снижение темпа продаж легковых автомобилей на 8 %. Существенное снижение продаж автомобилей отечественных брендов на 20 % связано с модернизацией и обновлением модельного ряда на "АвтоВАЗе". А именно в силу запуска новых моделей, соответственно снятия некоторых старых моделей с конвейера. При этом несмотря на минусовой итоговый результат 2013 года, с середины года наблюдались некоторые признаки стабилизации, во многом благодаря программе льготного автокредитования, которая была завершена в итоге даже раньше, чем изначально планировалось. Несмотря на общее снижение рынка, роль этой инициативы правительства была довольно важной и существенной. Темпы роста продаж иностранных марок снизились на 5 %, в основном за счет введения утилизационного сбора.

Тенденция по снижению продаж автомобилей продолжилась и в 2014 году. Показатель продаж составил 2136 тысяч единиц. Что касается иностранных моделей, то показатель продаж составил 1719,7 тысяч единиц. Далее тенденция к сокращению продаж легковых автомобилей продолжилась и в 2015 году.

Сравнение структуры продаж 2014 и 2015 годов выявило тенденцию к абсолютному снижению объёмов продаж во всех сегментах рынка. В отношении занимаемых долей рынка можно отметить расширение долей сегментов отечественных автомобилей и иномарок российской сборки, при уменьшении рыночной доли импортированных новых иномарок.

2.2 Анализ импорта легковых автомобилей в Россию в условиях Таможенного союза

Далее рассмотрим импорт легковых автомобилей в Россию на период с 2003 по 2015 годы.

Согласно данным Федеральной службы государственной статистики, можно проследить динамику импорта легковых автомобилей в России с 2003 по 2015 годы.

Таблица 8 – Динамика импорта легковых автомобилей 2003-2015 г.г.

Динамика импорта легковых автомобилей 2003-2015 г.г.													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
(тыс.ед.)	232,5	526,1	802,3	1050,1	1732,1	2042,1	521,3	686,6	984	1076,1	894,1	703,3	349,9
(млрд.долл.)	3,1	5,2	7,33	12,7	24,2	31,3	8,51	11,4	18,59	20,21	16,99	13,1	6,49

Данные в таблице представлены в соответствии с данными Федеральной службы государственной статистики.

Преобразуем данные таблицы в графики, рисунки 8 – 9.

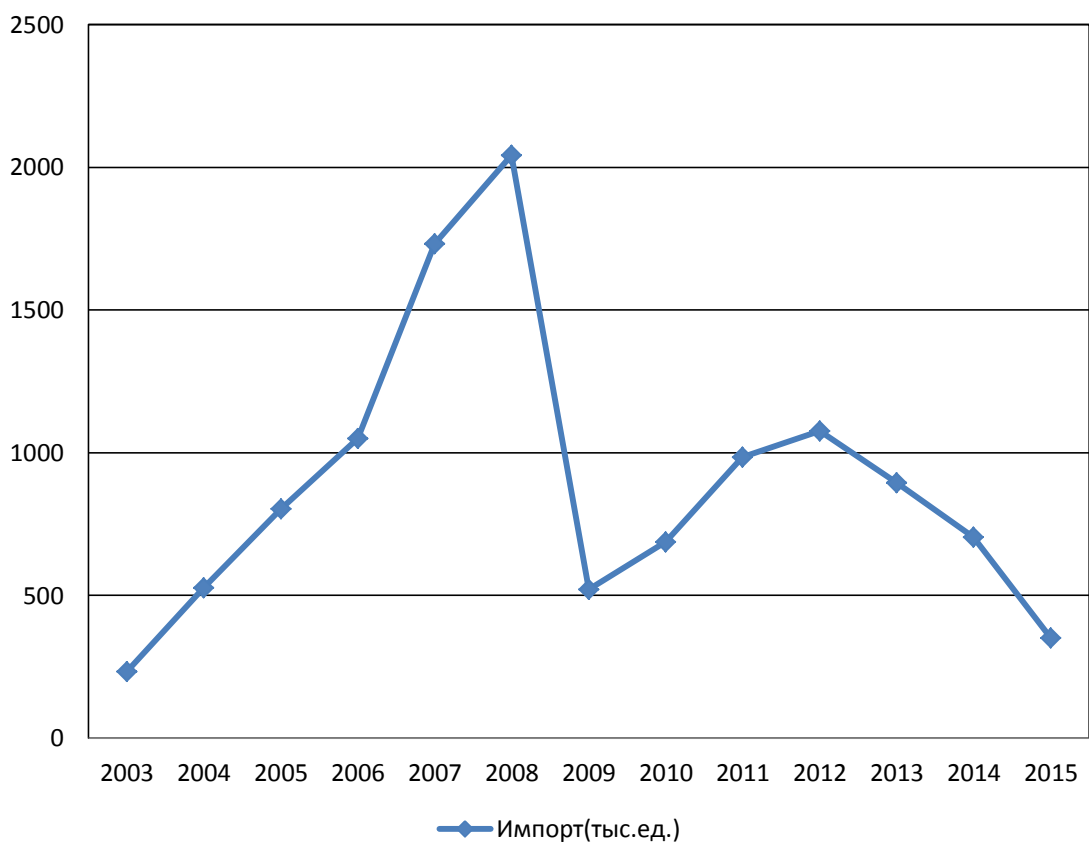


Рисунок 8 – Импорт легковых автомобилей

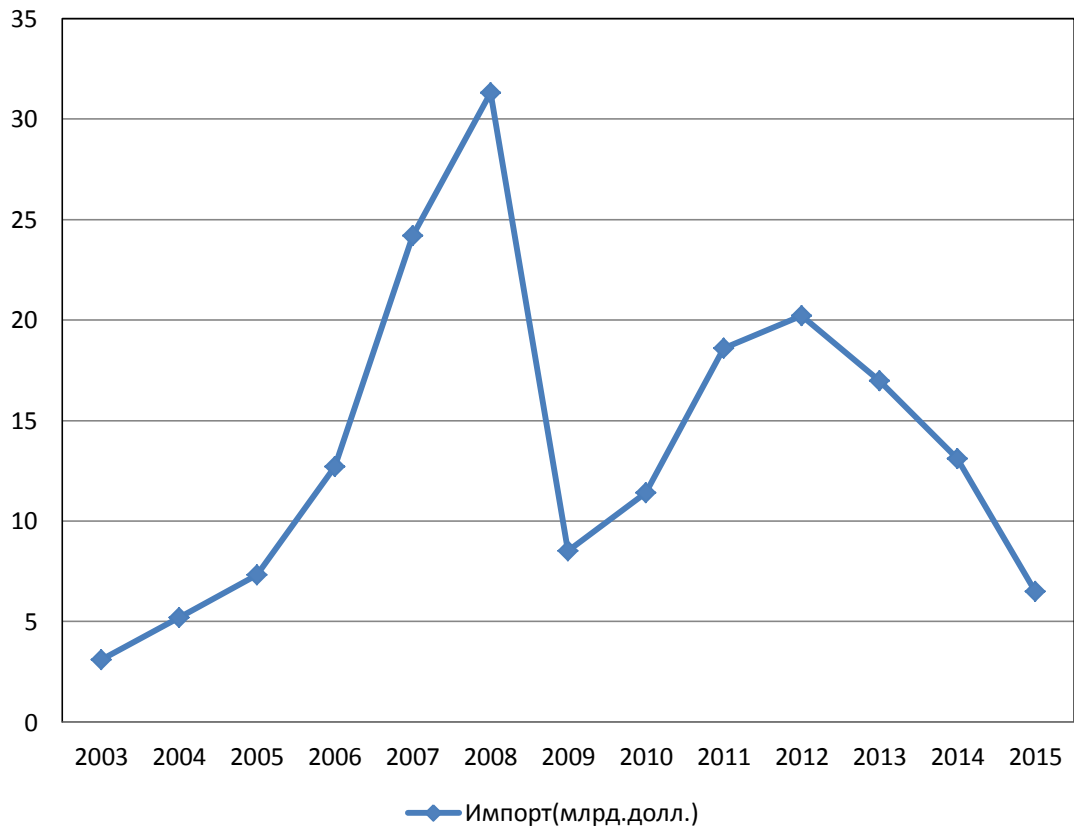


Рисунок 9 – Импорт легковых автомобилей

По данному графику можно сделать вывод о том, что с 2003 – 2008 г.г. наблюдался резкий рост импорта автомобилей на 1809,6 тысяч единиц, а в стоимостном выражении импорт увеличился на 28,2 миллиарда долларов. Такая тенденция объясняется двумя основными тезисами. Во-первых, если рассматривать импорт поддержанных автомобилей, то можно сделать вывод, что меры, принимаемые Правительством РФ, не были достаточно эффективными, но всё же привели к небольшому сокращению импорта. В 2003 г. были приняты два постановления правительства – «О выравнивании таможенных платежей, уплачиваемых юридическими и физическими лицами при ввозе на таможенную территорию Российской Федерации поддержанных легковых автомобилей» и «Об утверждении «Положения о применении единых ставок таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации физическими лицами для личного пользования». Они окончательно отменили льготные ставки таможенных пошлин на автомобили для физических лиц, ввели запрет на ввоз автомобилей старше семи лет. В результате импорт поддержанных автотранспортных средств, основного конкурента продукции отечественных автозаводов, стал управляемым, прогнозируемым и постоянно сокращаемым. Это позволило стабилизировать доходы отечественных производителей автомобилей и увеличить рынок для сбыта иномарок российской сборки. Во-вторых, что касается импорта новых автомобилей, то существовавшая в те годы ставка 25 % в условиях стабильного внутреннего спроса не могла служить барьером для импорта и не имела значительного воздействия на его объемы. Так что для развития отечественной автомобильной промышленности без существенного повышения таможенных пошлин было не обойтись. В 2009 году на фоне мирового экономического кризиса наблюдалось резкое падение импорта до 521,3 тысяч единиц. Однако, уже в 2010 году импорт автомобилей в РФ увеличился на 31,7 % - до 686,6 тыс. штук. Большую часть импортированных автомобилей (662,3 тыс.) составляли новые машины. Благодаря высокому уровню пошлин на ввоз поддержанных автомобилей, их на территории России стало больше только на 25 тысяч единиц. Похожая цифра

наблюдалась и в 2009 году - 22,5 тыс., хотя в докризисный период ввозились сотни тысяч поддержанных иномарок в год. Примечательно то, что в начале первого квартала 2009 года правительством были повышены ввозные пошлины на новые автомобили, что в совокупности с ослаблением курса рубля привело к существенному подорожанию иномарок в России. После перебоя ввоза относительно дешевых автомобилей и восстановления автомобильного рынка, в Министерстве экономического развития РФ заговорили о возвращении пошлин на докризисный уровень. Однако в Минпромторге настаивают на том, чтобы пошлины оставались высокими еще долго - в угоду интересам отечественного автопрома.

Далее наблюдается рост импорта до 1076,1 тысяч единиц к 2012 году, однако уже в 2013 году заметно небольшое падение темпов роста импорта на 17 %. Это связано с общей экономической ситуацией в стране, а именно увеличением курсов доллара США и евро к рублю и, как следствие, девальвацией рубля, приводящей к удорожанию импорта.

В 2014 году импорт легковых автомобилей снизился более чем на 20% и составил 703,3 тысячи единиц. Однако, в последние месяцы наблюдался ажиотажный рост продаж. Данный факт объясняется тем, что в 2015 год ожидался резкий рост цен, что подстегнуло покупателей к покупке импортного автомобиля.

В 2015 году наблюдался резкий спад импорта практически на 50% и, в конце концов, составил 349,9 тысяч единиц. Данный факт объясняется тем, сложившейся экономической ситуацией, в частности из-за падения рубля, снижения покупательской способности и появления новых локализованных моделей, импорт легковых машин в РФ упал вдвое. Меньше всего на данный момент зависят в курса рубля по отношению к другим валютам, являются производители, имеющие заводы в России. Данные крупные игроки рынка производства легковых автомобилей имеют возможность постепенно поднимать цены, тем самым сдерживая негативные последствия для покупателей.

Таким образом, сформулируем основные выводы.

Производство легковых автомобилей за период с 2003 года по 2015 год выросло на 245,9 тысяч единиц. Однако наиболее впечатляющий рост производства наблюдается у производства иностранных моделей и составляет 931,56 тысяч единиц, в то время как производство российских моделей снизилось на 685,36 тысяч единиц.

Данный факт объясняется массовым открытием в России заводов западных автоконцернов из-за введения режима промышленной сборки, который позволяет предприятиям импортировать автомобильные компоненты по низким таможенным ставкам в обмен на принятие на себя обязательств по локализации производства автомобилей. Что касается импорта легковых автомобилей, то здесь сложилась следующая ситуация.

Продажи легковых автомобилей увеличились с 2003 года по 2015 год на 80 тысяч единиц. Самый впечатляющий рост продаж был зафиксирован в 2007 году. В период кризиса продажи резко падают и уже не выходят на прежний уровень. Что касается сегментов рынка, то наблюдается резкое падение спроса на отечественные модели, при увеличении спроса на иностранные модели, произведенные в России, и падения спроса на иностранные поддержанные модели.

Начиная с 2003 – 2008 г.г. наблюдался резкий рост импорта автомобилей на 1809,6 тысяч единиц, а в стоимостном выражении импорт увеличился на 28,2 миллиарда долларов. Однако после принятия Правительством антикризисных мер, что выражалось в введении высоких ставок пошлин на поддержанные автомобили, темпы роста импорта легковых автомобилей сократились. После 2012 года импорт легковых автомобилей снижается и в 2015 году составляет 349,9 тысяч единиц. Такое резкое падение уровня импорта легковых объясняется резким падением курса рубля, что в свою очередь привело к резкому увеличению стоимости автомобилей.

3 ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ В ИЗМЕНЕНИИ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИМПОРТА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

3.1 Таможенно-тарифное регулирование импорта легковых автомобилей. Специфика расчета таможенных платежей.

В настоящее время существует два основных метода таможенного оформления импорта автомобилей. Ввоз автомобиля физическим либо юридическим лицом. Импорт автомобиля физическим лицом – в соответствии с единой таможенной ставкой (ЕТС - предполагает льготные условия) и ввоз автомобиля юридическим лицом – осуществляется в соответствии с совокупным таможенным платежом (СТП).

В своей работе я остановлюсь более подробно на методике расчета таможенных платежей при ввозе легковых автомобилей физическими лицами.

При ввозе автомобилей физическими лицами существует ограничение – не более одного автомобиля в год. Ввоз второго автомобиля с оплатой таможенной пошлины для физических лиц может быть возможен только в случае письменного разрешения начальника таможенного поста. Если у физического лица возникает необходимость ввезти три и более автомобиля, то таможенные платежи в таком случае рассчитываются так, как будто он юридическое лицо.

Для расчета сумм уплаты таможенных платежей в первую очередь необходимо определить код ТН ВЭД. Все средства наземного транспорта относятся к разделу XVII, группе 87. Далее классификатор делит транспортные средства на: тракторы (8701), транспортные средства для перевозки людей более 10 чел. (8702), легковые автомобили (8703), грузовые транспортные средства (8704), спецтранспорт (8705). В данной работе будут детально рассмотрены легковые автомобили.

Для расчета таможенных платежей на легковые автомобили основные параметры, которые необходимо знать, это тип двигателя (дизельный, бензиновый, электрический, гибридный), рабочий размер цилиндров, возраст автомобиля и таможенную стоимость автомобиля.

Далее рассмотрим более подробно, каким образом рассчитывается таможенная стоимость при ввозе легковых автомобилей. В первую очередь необходимо определить понятие таможенной стоимости. Таможенная стоимость – это среднерыночная цена, по которой данный автомобиль (транспортное средство) или аналогичный продается или предлагается для продажи при обычном течении розничной торговли в условиях полной конкуренции²¹. Кроме того, прибавляются такие расходы как расходы на доставку автомобиля до границы. Однако, техническое состояние автомобиля независимо от того битый он или наоборот находится в отличном техническом состоянии не повлияет на его таможенную стоимость. Таким образом, при импорте автомобиля его техническое состояние определяется как идеального для данного года выпуска. Данный факт объясняется тем, что для того, чтобы определить цену на конкретный автомобиль при его покупке и при этом учитывать все технические показатели данного автомобиля, необходимо провести международное расследование и экспертизу стоимости. Такое расследование естественно потребует больших расходов, что естественно приведет к увеличению стоимости автомобиля. Именно исходя из данного факта, все легковые автомобили определяются, как автомобили в отличном техническом состоянии.

Всего существует шесть методов определения таможенной стоимости: метод по стоимости сделки с ввозимыми товарами, метод по стоимости сделки с идентичными товарами, метод по стоимости сделки с однородными товарами, метод вычитания, метод сложения и резервный метод. Однако, основным методом при определении таможенной стоимости является первый метод. Он применяется при покупке нового автомобиля у завода изготовителя или прямого дилера с момента выпуска которого прошло не более трёх лет.

При приобретении импортного автомобиля с момента выпуска которого прошло более трех лет применяется шестой резервный метод. Таможенная стоимость рассчитывается по справочникам и экспертным оценкам. Основными источниками по определению таможенной стоимости служат печатные издания

²¹ http://www.customstax.ru/page/doc/customs_cost.php

(каталоги) крупных фирм. При расчете таможенной стоимости особое внимание следует уделять комплектации транспортного средства, так как в каталогах и сайтах указываются для минимальной комплектации, то необходимо прибавить цену дополнительного оборудования. При необходимости скорректировать стоимость в зависимости от года выпуска и условий контракта.

Ниже рассмотрим таможенные платежи, которые необходимо уплатить при ввозе легкового автомобиля.

Первый таможенный платеж – это сбор за таможенное оформление. Размер сбора за таможенное оформление зависит от таможенной стоимости ввозимого автомобиля и представляет собой единый тариф для физических и юридических лиц. Конкретный размер сбора за таможенное оформление представлен выше в подпункте 1.2 Тарифные меры регулирования импорта машинно-технической продукции настоящей работы.

Вторым пунктом рассчитывается таможенная пошлина. При расчете таможенной пошлины при ввозе на физическое лицо используется единая таможенная ставка (ЕТС), то есть льготный режим. Далее рассмотрим подробнее расчет таможенной пошлины для физических лиц. Размер пошлины при ввозе автомобилей не старше трех лет будет зависеть от объема двигателя и таможенной стоимости, а при ввозе автомобиля годом выпуска старше трех лет только от объемов двигателя. Более подробно размеры таможенной ставки для физических лиц указаны выше в подпункте 1.2 Тарифные меры регулирования импорта машинно-технической продукции настоящей работы.

Третьим пунктом рассчитывается утилизационный сбор. С 01.09.2012 г. В обязанности ответственного за декларацию лица входит необходимость уплаты утилизационного сбора. Размер базовой ставки на легковой автомобиль — 20000 руб. Исходя из объёма двигателя, массы транспортного средства, года выпуска определяется коэффициент трудоёмкости утилизации. Коэффициент для физических лиц составляет 0,15 – для новых автомобилей и 0,25 – для автомобилей, с момента выпуска которых прошло более трех лет.

Формула для расчета таможенных платежей для физических лиц выглядит следующим образом:

Общая сумма платежей = сбор за таможенное оформление + Единая ставка + утилизационный сбор.

Рассмотрим расчет таможенных платежей на примере. В качестве примера возьмем автомобиль Honda CR-V 2006 года выпуска с объемом двигателя 2354 см³ и мощностью двигателя 170 л.с.. Таможенная стоимость данного автомобиля была определена по шестому резервному методу исходя из справочника цен на подержанные автомобили из Японии, который был разработан Drom.ru²². Таможенная стоимость составляет 14800 долларов США. Для производства расчетов необходимо сделать пересчет цены автомобиля на день принятия таможенной декларации. Курс составляет 73,8 руб. за 1 ЕВРО и 66,01 руб. за 1 ДОЛЛАР США на 27 мая 2016 года.

Сбор за таможенное оформление равняется 2000 рублей.

Ставка таможенной пошлины составляет 5 евро/см³.

Утилизационный сбор рассчитывается как 20000 умножить на коэффициент 0,26.

Общая сумма таможенных платежей = 2000 + 869183.9 + 5200 = 876 383.90

Для сравнения рассмотрим данную модель, но уже 2015 года выпуска с объемом двигателя 2400 см³ и мощностью двигателя 185 л.с.. Таможенная стоимость составляет 19000 долларов США.

Сбор за таможенное оформление равняется – 5500 рублей.

Ставка таможенной пошлины составляет 54%, но не менее 2.5 евро/см³. Данная ставка является комбинированной, поэтому при расчете выбирается та сумма таможенной пошлины, которая является выше, в нашем случае это 2,5 евро/см³.

Утилизационный сбор рассчитывается, как 20000 умножить на коэффициент 0,17.

²² www.drom.ru/files/customs/japancar2007.xls

Общая сумма таможенных платежей = $5500 + 974785.68 + 3400 = 983685.68$ руб.

Далее рассмотрим данный автомобиль 2012 года выпуска с объемом двигателя 2400 см³ и мощностью двигателя 190 л.с., который при начислении таможенной пошлины попадает в категорию от трех до пяти лет.

Таможенная стоимость составляет 17800 долларов США.

Общая сумма таможенных платежей = $2000 + 533701.28 + 5200 = 538901.28$ руб.

Таким образом, для данной модели автомобиля наиболее выгодным вариантом является ввоз автомобиля, год выпуска которого входит в категорию от трех до пяти лет.

3.2 Тенденции и перспективы импорта легковых автомобилей с учётом вступления в ВТО

Вступление России во Всемирную торговую организацию повлекло за собой ряд изменений в том числе и в части таможенно-тарифного регулирования. Одно из самых главных изменений касается размера ставок таможенных пошлин, а именно их снижение, что естественно не может не повлиять на развитие национального производства, а также на размер поступлений в федеральный бюджет. При подписании договора по вступлению в ВТО, Россия взяла обязательство о том, что ставки Единого таможенного тарифа не будут превышать ставки импортного тарифа.

Кроме всего прочего, факт вступления России в ВТО повлек за собой изменения ставок вывозных пошлин и сборов за таможенные операции. Постановлением правительства от 21.07.2012 N 756 утверждает новые размеры ставок таможенных пошлин на определенные группы товаров. А также, Постановлением правительства от 20.07.2011 N 595 повлекло за собой снижение размера сборов за таможенные операции до 30 тыс. руб. для товаров, таможенная стоимость которых более 10 млн. руб. Все изменения в таможенно-тарифном регулировании представлены в приложении А.

Далее рассмотрим влияние вступления России в ВТО на размер ставок ввозных таможенных пошлин на легковые и коммерческие автомобили. В целом отмечается планомерное снижение ставок таможенных пошлин. Однако, в целях компенсации снижения таможенных пошлин вводится утилизационный сбор, обязанность по уплате которого возложена на всех лиц, осуществляющих ввоз легковых автомобилей.

Как изменятся пошлины с вступлением России в ВТО представлено в таблице ниже.

Таблица 10 - Изменения пошлины с вступлением России в ВТО

Изменение импортных пошлин в связи с присоединением России к ВТО			
Легковые автомобили	До вступления в ВТО		После вступления в ВТО
	2011	2012	2019
1	2	3	4
Новые	30 %	25 %	15 %
	но не менее 1,2-2,8 евро за 1 см ³ объема двигателя	но не менее 1,0-2,35 евро за 1 см ³ объема двигателя	
Свыше 3-5 лет	35 %	30 %	25 %
	но не менее 1,2-2,8 евро за 1 см ³ объема двигателя	но не менее 0,45-1,0 евро за 1 см ³ объема двигателя	
Свыше 5-7 лет	35 %	25 %	20 %
	но не менее 2,5-5,8 евро за 1 см ³ объема двигателя	но не менее 0,45-1,0 евро за 1 см ³ объема двигателя	
Свыше 7 лет	2,5-5,8 евро за 1 см ³ объема двигателя	1,4-3,2 евро за 1 см ³ объема двигателя	

Данные в таблице представлены в соответствии с Решением Комиссии Таможенного союза от 18.11.2011 N 850 (ред. от 16.07.2012) "О новой редакции единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Таможенного союза и Единого таможенного тарифа Таможенного союза".

В 2009 году для поддержания отечественных производителей легковых автомобилей были значительно увеличены размеры ставок таможенных пошлин, особенно для автомобилей с бывших в употреблении. После того как Россия стала полноправным членом ВТО отмечается необходимость снижения ставок ввозных таможенных пошлин на автомобили иностранного производства.

По данным таблицы можно проследить, что ставки ввозных таможенных пошлин на новые легковые автомобили снизились с 30 % до 25 %, далее к 2019 году планируется снижение ставки пошлины до 15 % от таможенной стоимости. Таможенный сбор на бывшие в употреблении легковые автомобили до семи лет снизится с 35 % до 25 %, а к 2019 году составит 20 % от стоимости²³.

Последующие изменения планируется уже после 2019 года.

По мнению экспертов с 2019 года самые хорошие условия для импорта легковых автомобилей будут у компаний, которые продают автомобили с мощными двигателями. Ввозная пошлина на легковые автомобили с объемом мотора от 2800 до 3000 кубических сантиметров должна будет снизиться до 12,5 %²⁴.

Для легковых автомобилей с достаточно большим объемом двигателя, которые согласно протоколу присоединения России ко Всемирной торговой организации принадлежащие к типу машин Sport Utility Vehicle (SUV — данный термин обозначает класс автомобилей с полным приводом и высоким клиренсом), протоколом вводятся значительно более серьезные преференции. Для лег-

²³ Решение Комиссии Таможенного союза от 18.11.2011 N 850 (ред. от 16.07.2012) "О новой редакции единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Таможенного союза и Единого таможенного тарифа Таможенного союза".

²⁴ Там же

ковых автомобилей, принадлежащих данному классу с объемом двигателя от 3500 до 4200 кубических сантиметров к 2019 году ввозная таможенная пошлина будет составлять 12,5 %, а для легковых автомобилей с объемом двигателя более 4,2 л таможенный сбор будет составлять 10 % от таможенной стоимости.

Однако весьма вероятно корректировка размера таможенной пошлины на SUV. Данная позиция в протоколе о присоединении России к ВТО появилась из-за настойчивого требования представителей Евросоюза, США, Японии и Канады, однако несмотря на это, представителям российской стороны удалось добиться пересмотра условий ввоза SUV, если данный размер ставок негативно скажется на отечественных производителях легковых автомобилей.

Ставки ввозной таможенной пошлины на легковые автомобили, годом выпуска старше семи лет, остались на прежнем уровне — от 2,3 до 2,8 евро за каждый кубический сантиметр рабочего объема двигателя.

Для легковых автомобилей, относящихся к категории как новых, так и бывших в употреблении, размер таможенной пошлины в целом снизился с 30 % до 10 %²⁵.

Кроме всего выше перечисленного, планируется, что в 2018 году ввиду того, что именно в этом году закончится срок действия соглашения о промышленной сборке, Россия аннулирует действие ввозных таможенных пошлин на автокомпоненты²⁶.

Уменьшение размера ввозных таможенных пошлин на легковые автомобили вызвало необходимость компенсировать данное снижение, поэтому 1 сентября 2012 года был введен утилизационный сбор. С данного времени обязанность по уплате утилизационного сбора легла на всех участников внешнеэкономической деятельности, осуществляющих импорт легковых и коммерческих автомобилей. Для производителей, которые размещают свои заводы на территории России, будет введена возможность по освобождению от уплаты утилизационного сбора. Данная возможность будет предоставлена только если про-

²⁵ http://www.gazeta.ru/auto/2012/08/22_a_4734221.shtml

²⁶ <http://www.rg.ru/2013/07/30/avtoprom.html>

изводители примут на себя обязательство по организации утилизационных производств.

По данным Минпромторга и Минэкономразвития, размер базовой ставки утилизационного сбора будет равен 20 000 рублей за легковой автомобиль и 150 000 рублей за коммерческий или грузовой автомобиль²⁷. Данный размер ставки нужно будет умножить на повышающий коэффициент. В свою очередь размер повышающего коэффициента будет зависеть от возраста и объема двигателя автомобиля. Итак, утилизационный сбор за легковую машину до трех лет для юридических лиц будет равен 26 800 (легковые автомобили с объемом двигателя до 2 литров) до 110 000 рублей (автомобили с объемом двигателя более 3,5 литров). За легковой автомобиль бывший в употреблении, годом выпуска старше трех лет размер утилизационного сбора составит от 165 200 до 700 200 рублей. Для физических лиц, ввозящих легковой автомобиль исключительно только для личного пользования, размер утилизационного сбора существенно ниже и составляет 3000 рублей за новый автомобиль и 5000 рублей за легковой автомобиль, бывший в употреблении. Если у физического лица возникнет необходимость перепродать приобретенный автомобиль то размер утилизационного сбора будет рассчитан как для юридического лица.

Таким образом, можно заключить, что по всей вероятности факт вступления России в ВТО кардинальным образом не поменяет ситуацию на рынке легковых автомобилей, так как введение утилизационного сбора будет компенсировать уменьшение ввозной таможенной пошлины, таким образом можно судить о том, что цена легковых автомобилей, импортируемых в Россию, кардинально не поменяется. Однако при этом, уменьшение ставок ввозных таможенных пошлин на автомобили в перспективе может повлечь за собой увеличение количества ввезённых легковых автомобилей, бывших в употреблении, так как при существовании таких условий станет выгодно импортировать легковые автомобили годом выпуска от трех до пяти лет и объемом двигателя не более 2300 кубических сантиметров. Данный факт будет более подробно рассмотрен

²⁷ <http://m.auto.vesti.ru/doc.html?id=452055>

на примере, представленном ниже.

В качестве сравнения цена иностранного автомобиля бывшего в употреблении, ввозимого физическим лицом для личного пользования с учетом утилизационного сбора будет практически в два раза меньше, чем сейчас. Например, цена легкового автомобиля, импортируемого из Германии физическим лицом для личного пользования, Ford Focus 2009 года объемом двигателя 1,6 л снизится на 2000 евро, а цена BMW X5 2009 года с объемом двигателем 3,0 л возрастет более чем на 1000 евро.

Из этого следует, что факт вступления России во Всемирную торговую организацию повлекло за собой значительные изменения в сфере таможенно-тарифного регулирования. Таким образом, данный факт не может, не оказывать существенного влияния на внешнюю торговлю России и других участников ЕАЭС, а также на развитие национальных экономик. Вступление России в ВТО может дать возможность упростить проведение импортно-экспортных в соответствии с направленность внешней торговле России на открытость мировой торговой системе. Кроме того, данный факт может показать как положительные, так и отрицательные последствия углубление интеграционных связей.

Таким образом, ситуация на автомобильном рынке России, особенно что касается доли импортных легковых автомобилей, по всей вероятности, кардинальным образом не изменится из-за факта присоединения России ко Всемирной торговой организации, из-за того, что утилизационный сбор, введенный как мера необходимая для компенсации снижения ввозной пошлины. Из чего можно заключить, что цена иностранных автомобилей, импортируемых в Россию, кардинальным образом не поменяется.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Внешнеэкономическая политика России представляет собой целенаправленное действие государства и его органов по определению режима регулирования внешнеэкономической связей. Внешнеэкономическая политика России главным образом направлена на создание условий для достижения Россией главенствующих позиций в глобальной экономике.

К таможенно-тарифными мерами регулирования ВЭД, в ЕАЭС относятся: Единый Таможенный тариф, регулирующий ставки ввозных таможенных пошлин, льготы по уплате таможенных платежей, к которым относятся: тарифные преференции, тарифные льготы, льготы по уплате налогов, таможенное декларирование товаров, сезонные пошлины. Кроме того, при ввозе транспортных средств для личного пользования применяются единые ставки таможенных пошлин и таможенный сбор за оформление товаров.

Нетарифное регулирование внешнеэкономической деятельности в России состоит из количественного ограничения, исключительного права на экспорт и (или) импорт отдельных видов товаров, лицензирования, наблюдения за экспортом и (или) импортом отдельных видов товаров, особые виды запретов и ограничений, технического регулирования и иных мер. Кроме того, нетарифными мерами, применяемыми при ввозе транспортных средств, являются утилизационный сбор, технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств, проверка соответствия автомобиля экологическому классу не ниже ЕВРО-5.

Производство легковых автомобилей за период с 2003 года по 2015 год выросло на 246,3 тысяч единиц. Однако наиболее впечатляющий рост производства наблюдается у производства иностранных моделей и составляет 931,56 тысяч единиц, в то время как производство российских моделей снизилось на 685,36 тысяч единиц. Данный факт объясняется массовым открытием в России заводов западных автоконцернов из-за введения режима промышленной сборки, который позволяет предприятиям импортировать автомобильные компоненты

по низким таможенным ставкам в обмен на принятие на себя обязательств по локализации производства автомобилей. Что касается импорта легковых автомобилей, то здесь сложилась следующая ситуация. Начиная с 2003 – 2008 г.г. наблюдался резкий рост импорта автомобилей на 1809,6 тысяч единиц, а в стоимостном выражении импорт увеличился на 28,2 миллиарда долларов. Однако после принятия Правительством антикризисных мер, что выражалось в введение высоких ставок пошлин на поддержанные автомобили, темпы роста импорта легковых автомобилей сократились.

Продажи легковых автомобилей увеличились с 2003 года по 2015 год на 80 тысяч единиц. При этом наблюдается резкое падение спроса на отечественные модели, при увеличении спроса на иностранные модели, произведенные в России, и падения спроса на иностранные поддержанные модели. Данному факту способствовало развитие сборочных предприятий на территории России, а также повышение импортных пошлин на поддержанные автомобили.

В настоящее время таможенное оформление импорта легковых автомобилей физическим лицом осуществляется по Единой таможенной ставке, которая предполагает льготные условия таможенного оформления. Физическое лицо, которое осуществляет ввоз легкового автомобиля, имеет обязанность по уплате следующих видов таможенных платежей: сбор за таможенное оформление, таможенная пошлина и утилизационный сбор.

Таким образом, ситуация на автомобильном рынке России, особенно что касается доли импортных легковых автомобилей, по всей вероятности, кардинальным образом не изменится из-за факта присоединения России ко Всемирной торговой организации, из-за того, что утилизационный сбор, введенный как мера необходимая для компенсации снижения ввозной пошлины. Из чего можно заключить, что цена иностранных автомобилей, импортируемых в Россию, кардинальным образом не поменяется.

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/. – 28.04.2016.

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. - 28.04.2016.

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/>. – 28.04.2016.

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. – 28.04.2016.

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/vyravnivanie-dok.html>. - 28.04.2016.

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/. – 28.04.2016.

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/>. – 28.04.2016.

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/. – 28.04.2016.

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/. – 28.04.2016.

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/. – 28.04.2016.

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/. – 28.04.2016.

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/. – 28.04.2016.

13 О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ : Технический регламент был учрежден постановлением Правитель-

ства РФ от 12.10.2005 N 609 [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_125475/. – 28.04.2016.

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/. – 28.04.2016.

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/>. – 28.04.2016.

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/. – 28.04.2016.

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>. – 28.04.2016.

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] : офиц. сайт. – Режим доступа : http://www.consultant.ru /document/cons_doc_LAW_101054/. – 28.04.2016.

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] : офиц. сайт. – Режим доступа :

http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_161435/. – 28.04.2016.

20 Соглашение о единых мерах нетарифного регулирования в отношении третьих стран [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим па :http://www.tsouz.ru/DOCS/INTAGRMNTS/Pages/S_o_edmerax_netarifreg_3srtan.aspx. – 28.04.2016.

21 Соглашение о правилах лицензирования в сфере внешней торговли товарами Правительство Республики Беларусь, Правительство Республики Казахстан и Правительство Российской Федерации [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : http://www.tsouz.ru/MGS/MGS_23/Pages/Reshenie_11_Prilozenie_2.aspx. – 28.04.2016.

22 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/. – 28.04.2016.

23 Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа :<http://www.gks.ru/>. – 28.04.2016.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Изменения в сфере таможенного регулирования

Таблица А.1 – Изменения в сфере таможенного регулирования

Изменения в сфере таможенного регулирования	
1	2
<p>Федеральный закон от 23 июля 2013 г. N 190-ФЗ "О некоторых мерах государственной поддержки отдельных категорий производителей моторных транспортных средств, их узлов и агрегатов"</p>	<p>Участникам инвестиционного режима "промышленной сборки" автомобилей и автокомпонентов компенсируются следующие потери:</p> <ul style="list-style-type: none"> - затраты, связанные с повышением импортных пошлин на товары, предназначенные для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705 ТН ВЭД ТС, их узлов и агрегатов. Речь идет о тех, которые предназначены для промышленной сборки; - потери, связанные с исключением из ТН ВЭД ТС кодов товарных позиций для "промышленной сборки". <p>Речь идет о затратах, которые могут возникнуть после 1 июля 2018 г.</p> <p>Указанные затраты компенсируются в первую очередь путем субсидирования. Порядок выделения средств определяет Правительство РФ.</p> <p>Кроме того, для производителей моторных транспортных средств, их узлов и агрегатов сохраняются прежние условия реализации инвестпроектов, если до 1 февраля 2014 г. будут изменены (не в лучшую сторону) условия внесения неналоговых платежей.</p> <p>Данные меры поддержки российских автомобилестроителей обусловлены вхождением нашей страны в ВТО.</p>
<p>Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 г. N 54 "Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Таможенного союза и Единого таможенного тарифа Таможенного союза"</p>	<p>Принята новая редакция Единого таможенного тарифа Таможенного союза, которая сформирована с учетом обязательств Российской Федерации по присоединению к ВТО и которая вступила в силу 23 августа 2012 г.</p>
<p>Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 г. N 55 "О применении Республикой Беларусь и Республикой Казахстан ставок ввозных таможенных пошлин, отличных от ставок Единого таможенного тарифа Таможенного союза, в отношении отдельных категорий товаров"</p>	<p>Установлен перечень товаров и ставок, в отношении которых Белоруссией и Казахстаном применяются ставки ввозных таможенных пошлин, отличные от ставок нового ЕТТ ТС. Это обусловлено тем, что Россия становится участником ВТО, а названные страны - нет.</p> <p>Перечень содержит более 100 позиций. В него, в частности, включены автомобили. Их Белоруссия и Казахстан будут ввозить по действующим ставкам, а нормы ЕТТ будут применяться только для импорта в Россию.</p> <p>Ставки ввозных таможенных пошлин, приведенные в перечне, действуют для Казахстана в течение 6 месяцев. После их действие продлевается до присоединения этой страны к ВТО. Для Белоруссии они применяются до ее присоединения к ВТО.</p>

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

Изменения в сфере таможенного регулирования

Продолжение таблицы А.1

1	2
<p>Постановление Правительства РФ от 20 июля 2011 г. N 595 "О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2004 г. N 863"</p>	<p>С 22 августа 2012 г. снижен сбор за оформление товаров, таможенная стоимость которых составляет 10 млн руб. 1 коп. и более, теперь он составляет 30 тыс. руб. (ранее было 50 тыс. руб. при таможенной стоимости товара от 10 млн руб. до 30 млн руб. и 100 тыс руб. - при более высокой стоимости).</p>
<p>Постановление Правительства РФ от 21 июля 2012 г. N 756 "Об утверждении ставок вывозных таможенных пошлин на товары, вывозимые из Российской Федерации за пределы государств - участников соглашений о Таможенном союзе, и о признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации"</p>	<p>С 22 августа 2012 г. утверждены новые ставки экспортных таможенных пошлин на товары, вывозимые из России за пределы ТС. Они приведены в соответствие с обязательствами нашей страны после ее присоединения к ВТО.</p>
<p>Решение Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. N 835 "Об эквивалентности санитарных, ветеринарных и фитосанитарных мер и о проведении оценки риска"</p>	<p>Стороны должны признавать санитарные, ветеринарные и фитосанитарные меры других государств как эквивалентные, даже если они отличаются от тех, которые приняты ТС и (или) его странами. Условие - государство-экспортер должно объективно доказать, что его меры позволяют достичь надлежащего уровня санитарной, ветеринарной или фитосанитарной защиты. Также нужно, чтобы указанный экспортер обеспечил доступ для проведения проверок и испытаний.</p>
<p>Решение Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. N 834 "О Положении о едином порядке проведения совместных проверок объектов и отбора проб товаров (продукции), подлежащих ветеринарному контролю (надзору)"</p>	<p>Вводится аудит зарубежной официальной системы надзора. В его рамках определяется ее способность обеспечивать уровень безопасности подконтрольных товаров как минимум эквивалентный тому, что установлен требованиями ТС. Если аудит завершен успешно, предприятия включаются в Реестр предприятий третьих стран в соответствии с перечнем, предоставляемым компетентным органом такого государства. В остальных случаях предприятие вносится в Реестр по результатам совместной проверки или под гарантии указанного компетентного органа. Регламентирован порядок проведения аудита. Он предусматривает документальный анализ. Возможны инспекции для верификации надлежащего применения соответствующего законодательства третьей страны. Они включают посещение предприятий. Возможен повторный аудит после устранения выявленных недостатков.</p>
<p>Решение Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. N 830 "О внесении изменений в Единые ветеринарные (ветеринарно-санитарные) требования, предъявляемые к товарам, подлежащим ветеринарному контролю (надзору)"</p>	<p>Определены меры регулирования ввоза подконтрольных товаров, применяемые с момента присоединения первой из стран ТС к ВТО. Так, на большинство товаров потребуются ветеринарный сертификат и разрешение на ввоз.</p>

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

Изменения в сфере таможенного регулирования

Продолжение таблицы А.1

1	2
Решение Комиссии Таможенного союза от 23 сентября 2011 г. N 812 "Об опубликовании проектов решений Комиссии Таможенного союза"	Установлено, что проекты обязательных решений Комиссии ТС, затрагивающих торговлю товарами, доводятся до сведения хозяйствующих субъектов и уполномоченных органов путем их размещения на ее официальном сайте.
Решение Комиссии Таможенного союза от 23 сентября 2011 г. N 810 "Об изъятии в применении ветеринарных мер в отношении товаров, включенных в Единый перечень товаров, подлежащих ветеринарному контролю (надзору)"	Установлено, что уполномоченные органы России не осуществляют ветконтроль в отношении некоторых товаров, включенных в Единый перечень товаров, подлежащих ветконтролю (надзору), ввозимых в нашу страну из третьих государств. России поручено обеспечить перемещение указанных товаров на территорию других сторон в соответствии с Едиными ветеринарными (ветеринарно-санитарными) требованиями, предъявляемыми к товарам, подлежащим ветконтролю (надзору).
Решение Комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. N 721 "О применении международных стандартов, рекомендаций и руководств"	Установлено, что при отсутствии документов ТС или документов национального законодательства, действующих на территории Союза - устанавливающих обязательные ветеринарные (ветеринарно-санитарные) требования к живым животным и продуктам животного происхождения, следует применять стандарты, рекомендации и руководства Международного эпизоотического бюро. - по части обязательных фитосанитарных требований к растениям и растительной продукции, необходимо руководствоваться Международной конвенцией по карантину и защите растений. - устанавливающих обязательные гигиенические и санэпидтребования к продуктам животного и растительного происхождения, следует применять стандарты, рекомендации и руководства Комиссии "Кодекс Алиментариус". Если ветеринарные, фитосанитарные, гигиенические и санэпидтребования, действующие на территории ТС, являются более ограничительными чем названные международные стандарты, то следует применять последние. Условие - отсутствие научного обоснования риска жизни или здоровью человека, животных или растений.
Соглашение в форме обмена письмами между Правительством РФ и Европейским союзом о введении или повышении экспортных пошлин на сырьевые товары (Женева, 16 декабря 2011 г.)	Правительство России обязуется приложить максимальные усилия для того, чтобы не вводить или не повышать экспортные пошлины на сырьевые товары, перечисленные в Приложении к данному соглашению. В случае рассмотрения Правительством РФ вопроса о введении или повышении экспортных пошлин на данные сырьевые товары оно будет проводить консультации с Европейским союзом, по крайней мере, за 2 месяца до введения этих мер с целью нахождения решения, учитывающего интересы обеих Сторон. Соглашение временно применяется с даты присоединения России к ВТО (22 августа 2012 г.)

Продолжение ПРИЛОЖЕНИЯ А

Изменения в сфере таможенного регулирования

Продолжение таблицы А.1

1	2
<p>Соглашение в форме обмена письмами между РФ и Европейским союзом в отношении администрирования тарифных квот, применяемых в отношении экспорта леса из Российской Федерации в Европейском союзе (Женева, 16 декабря 2011 г.)</p>	<p>Установлен порядок применения тарифных квот на экспорт леса из России в Европейский союз, который подлежит обложению экспортными пошлинами. Так, Правительство РФ открывает тарифные квоты, на основе своего Перечня уступок и обязательств по товарам, принятых Россией в рамках ВТО, которые делятся между РФ и ЕС. Российская Федерация выдает экспортные лицензии при условии, что российские экспортеры выполняют все надлежащие экспортные требования. Европейский союз распоряжается выделяемой ему частью тарифной квоты в соответствии со своими внутренними процедурами. Российская Федерация не применяет ограничений или деления в рамках части тарифной квоты, выделяемой Европейскому союзу.</p> <p>Порядок администрирования тарифных квот, применяемых в отношении экспорта леса из России в ЕС закреплен в Протоколе между Правительством РФ и Европейским союзом от 16 декабря 2011 г.</p> <p>Указанные документы временно применяются с даты присоединения России к ВТО (22 августа 2012 г.)</p>
<p>Соглашение между Правительством РФ и Европейским союзом о торговле между Российской Федерацией и Европейским союзом узлами и агрегатами моторных транспортных средств (Женева, 16 декабря 2011 г.)</p>	<p>Создается механизм ("компенсирующий механизм") для обеспечения того, что экспорт из Европейского союза в Россию узлов и агрегатов моторных транспортных средств, указанных в Приложениях N 1 и 2 к Соглашению, не снижается вследствие вступления в силу инвестиционного режима в автомобильном секторе.</p>
<p>Соглашение между Правительством РФ и Правительством Грузии об основных принципах механизма таможенного администрирования и мониторинга торговли товарами (Женева, 9 ноября 2011 г.)</p>	<p>В 1993 г. Россией было принято решение о вступлении в ВТО. За последние несколько лет было получено согласие на вступление почти от всех участников организации. Последним членом ВТО, с которым Россия договорилась, стала Грузия.</p> <p>Достигнутое между Грузией и Россией соглашение по ВТО предусматривает создание комплексной системы наблюдения и аудита за перемещением грузов, посредством которой частная компания будет осуществлять международный мониторинг торговли.</p> <p>По условиям соглашения, нейтральную частную компанию выберет нейтральная третья Страна (Швейцария), которой она будет подотчетна.</p>