


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

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

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

И.о. зав. кафедрой

 В.В. Ульянова  
«21» июня 2022 г.

**ДИПЛОМНАЯ РАБОТА**

на тему: Особенности таможенного декларирования и таможенного контроля легковых автомобилей, ввозимых на территорию Российской Федерации в условиях ЕАЭС

Исполнитель  
студент группы 837-узс

  
\_\_\_\_\_

А.А. Карпова

Руководитель  
доцент, к.ю.н.

  
\_\_\_\_\_

Е.Н. Шахов

Нормоконтроль

  
\_\_\_\_\_

О.В. Шпак

Рецензент  
доцент, к.т.н.

  
\_\_\_\_\_

В.З. Григорьева

Благовещенск 2022

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

Факультет международных отношений

Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

202 В.В. Ульянова

« 25 » 01 2022 г.

**ЗАДАНИЕ**

К дипломной работе (проекту) студента

Карновой Анастасии Андреевны

1. Тема дипломной работы (проек-

та) Решенности таможенного декларирования и таможенного  
контроля легковых автомобилей, ввозимых на территорию  
РФ в условиях ЕАЭС.

(утверждено приказом от 25.01.2022 № 126-уч)

2. Срок сдачи студентом законченной работы(проекта) 10.06.2022 г.

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту)

Удобная, методическая литература, интернет ресурсы.

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопро-

сов): 1. Теоретические основы и таможенно-тарифное и тарифное регулирование  
двухколесных транспортных средств в России. 2. Воздействие тарифного и нетарифного регуля  
торного регулирования на импорт ЛА.

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программ-

ных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) работа  
сборник статей, презентации, 8 таблиц, 29 иллюстраций, 1 приложение.

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

лов) нет.

7. Дата выдачи задания 26.01.2022 г.

Руководитель дипломной работы (проекта)

доцент к.а.н. Е.В. Шихов  
(Ф.И.О., должность, ученая степень, ученое звание)

Шихов Е.В.

Задание принял к исполнению (дата) 27.01.2022 г.

Жив

(подпись студента)

## РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 69 с., 7 рисунков, 8 таблиц, 29 источников, 1 приложение.

### ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ, ИМПОРТ, ВВОЗНАЯ ТАМОЖЕННАЯ ПОШЛИНЫ, ЕДИНЬЙ ТРАНСПОРТНЬЙ НАЛОГ, ВСЕМИРНАЯ ТОРГОВАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

В первой части работы изучены теоретические основы и таможенно-тарифное и нетарифное регулирование импорта легковых автомобилей в РФ, а именно рассмотрено понятие и содержание таможенно-тарифного регулирования, изучено нормативно-правовое регулирование импорта легковых автомобилей, раскрыты меры тарифного и нетарифного регулирования импорта легковых автомобилей.

Во второй части работы проведен анализ импорта легковых автомобилей в Россию, а именно дана классификация и способы ввоза легковых автомобилей, проведен анализ российского рынка легковых автомобилей, изучена динамика и структура импорта легковых автомобилей в РФ, изучено влияние санкций на импорт легковых автомобилей в РФ.

В третьей главе изучено воздействие тарифного и нетарифного регулирования на импорт легковых автомобилей, рассмотрен порядок таможенного оформления и таможенного контроля легковых автомобилей, выявлены проблемы таможенно-тарифного регулирования импорта легковых автомобилей в РФ, рассмотрены перспективы импорта легковых автомобилей в РФ.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические основы и таможенно-тарифное и нетарифное регулирование импорта легковых автомобилей в РФ	8
1.1 Понятие и содержание таможенно-тарифного регулирования	8
1.2 Нормативно-правовое регулирование импорта легковых автомобилей	12
1.3 Меры тарифного и нетарифного регулирования импорта легковых автомобилей	15
2 Анализ импорта легковых автомобилей в Россию	233
2.1 Классификация и способы ввоза легковых автомобилей	23
2.2 Анализ российского рынка легковых автомобилей	30
2.3 Динамика и структура импорта легковых автомобилей в РФ	35
2.4 Влияние санкций на импорт легковых автомобилей в РФ	38
3 Воздействие тарифного и нетарифного регулирования на импорт легковых автомобилей	41
3.1 Порядок таможенного оформления и таможенного контроля легковых автомобилей	41
3.2 Проблемы таможенно-тарифного регулирования импорта легковых автомобилей в РФ	55
3.3 Перспективы импорта легковых автомобилей в РФ	58
Заключение	61
Библиографический список	65
Приложение А Форма таможенной декларации на транспортное средство	69

## ВВЕДЕНИЕ

Важность процесса перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу Таможенного союза невозможно переоценить, так как на нем строится система взимания таможенных платежей, институты декларирования и таможенного контроля, позволяющие обеспечить как экономическую, так и государственную безопасность страны.

Ежегодно таможенный контроль и таможенные операции на границах РФ, проходят более 80 миллионов физических лиц, с ежегодными колебаниями в 1% – 1,5% и более 35 миллионов зарегистрированных юридических лиц, с ежегодными колебаниями в 0,7%-1%. Наибольший интерес среди перевозимых товаров вызывают транспортные средства, в частности автомобили, приобретение которых, в последние годы, стало особенно актуальным.

Ежегодно из-за границы на территорию Таможенного союза ЕАЭС ввозится большое количество легковых автомобилей. Несмотря на то, что за последние годы процент импорта несколько снизился, статистические показатели остаются довольно высокими. Причин этому может быть множество. Растет уровень жизни населения, а значит, возрастают возможности и потребности людей, в частности, набирает популярность практика покупки автомобилей за границей. Многие убеждены в том, что автомобили, купленные за рубежом, качественнее. Кто-то покупает легковые автомобили за границей во время путешествий. Бывают случаи, когда поставки желаемого автомобиля в Российскую Федерацию попросту не осуществляются, что вынуждает физическое лицо к тому, чтобы самому отправиться на поиски желаемой модели.

Таможенное оформление автомобиля – это обязательная процедура для всех машин, перемещаемых через таможенную границу РФ. Это очень актуальная тема для тех, кто планирует совершить покупку транспортного средства за границей. Знание основных правил таможенного оформления не помешает так же тем, кто предпочитает покупать иностранные автомобили.

Исследование нормативно-правовых основ и практических аспектов та-

моженного администрирования в области ввоза легковых транспортных средств для личного пользования на таможенную территорию Евразийского экономического союза показывает, что при совершении определенных таможенным законодательством операций физические лица для личного пользования могут беспрепятственно перемещать товары и транспортные средства и использовать их как на временной, так и на постоянной основе. Однако не все юридически значимые действия, совершаемые при этом, позволяют формировать свободу такого перемещения.

Все вышеперечисленное обуславливает актуальность выбранной темы дипломной работы.

Объектом исследования является таможенное декларирование и контроль легковых автомобилей, ввозимых на территорию РФ.

Предметом исследования в работе является особенности процедуры таможенного декларирования и контроля легковых автомобилей, ввозимых на территорию РФ.

Цель работы – подробно изучить особенности процедуры таможенного декларирования и контроля легковых автомобилей, ввозимых на территорию РФ.

Задачами работы были определены следующие:

- изучить теоретические основы таможенно-тарифного регулирования импорта легковых автомобилей в Российскую Федерацию;
- рассмотреть способы ввоза легковых автомобилей на территорию РФ;
- проанализировать динамику и структуру ввоза легковых автомобилей на территорию РФ;
- изучить документы, предоставляемые при таможенном оформлении и контроле легковых автомобилей;
- проследить порядок производства таможенного оформления и контроля ввоза легковых автомобилей;
- изучить порядок декларирования при ввозе легковых автомобилей;
- выявить проблемы тарифно-таможенного регулирования ввоза легко-

вых автомобилей;

– рассмотреть перспективы.

Теоретико-методологическую основу исследования составили нормативно-правовые акты, Постановления, Указы, а также статьи из периодической печати и интернет-источники.

# 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ И ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОЕ И НЕТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИМПОРТА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РФ

## 1.1 Понятие и содержание таможенно-тарифного регулирования

Таможенный тариф является одним из основных инструментов торговой политики государства. Под таможенным тарифом понимают перечень ставок таможенных пошлин, упорядоченных в соответствии с товарной номенклатурой, которая применяется для классификации товаров во внешней торговле той или иной страны. Товарная номенклатура – это классификатор товаров, который применяется для целей государственного регулирования экспорта и импорта, и статистического учета внешнеторговых операций.

Различают одноколоночные и многоколоночные тарифы, которые соответственно не предусматривают или предусматривают возможность применения к товару различных ставок пошлин в зависимости от того, какой режим действует для страны - экспортера.

Таким образом, таможенный тариф может состоять из трех основных элементов: ставок таможенных пошлин, системы классификации товаров, которая создается специально для целей регулирования и учета внешнеторговой деятельности, и правил применения автономных, договорных и преференциальных пошлин, то есть системы колонок тарифа у многоколоночного тарифа.

Системы одноколоночного тарифа встречаются достаточно редко. В многоколоночных тарифах чаще всего предусматриваются следующие колонки тарифа:

- для товаров, ввозимых из стран, с которыми имеется соглашение о предоставлении режима наибольшего благоприятствования. Иногда эту колонку тарифа называют базовой;

- для товаров, ввозимых из стран, которые не имеют соглашений о предоставлении режима наибольшего благоприятствования. Обычно это самые высокие пошлины;

- товары, которые ввозятся из стран, пользующихся преференциальным



режимом, эти пошлины обычно наиболее низкие. Преференции могут предоставляться как на односторонней основе в рамках ЮНКТАД, так и в рамках создания преференциальных соглашений между странами (например, создания зон свободной торговли).

Таможенные тарифы могут иметь и более сложную структуру с указанием ставок в рамках тарифных квот, компенсационных и других сборов. Импортная таможенная пошлина – наиболее традиционный инструмент торговой политики, направленный на ограничение доступа иностранных товаров на внутренний рынок. Экспортные таможенные пошлины менее распространены и направлены на ограничения вывоза определенных товаров из страны и решение фискальных задач.

Транзитные пошлины в настоящее время применяются крайне редко и используются преимущественно как средство торговой войны.

Таможенные пошлины выполняют три основные функции:

– фискальную, которая относится и к импортным, и к экспортным пошлинам, поскольку они являются одной из статей доходной части государственного бюджета;

– протекционистскую (защитную), относящуюся к импортным пошлинам, поскольку с их помощью государство ограждает национальных производителей от нежелательной иностранной конкуренции;

– балансирующую, которая относится к экспортным пошлинам, установленным с целью предотвращения нежелательного экспорта товаров, внутренние цены на которые по тем или иным причинам ниже мировых.

По способу взимания таможенные пошлины делятся на:

– адвалорные – начисляются в процентах к таможенной стоимости облагаемых товаров (например, 20 % от таможенной стоимости);

– специфические – начисляются в установленном размере за единицу облагаемых товаров (например, 10 евро за 1 кг);

– комбинированные – сочетают оба вида (адвалорные и специфические) таможенного обложения (например, 20 % от таможенной стоимости, но не ме-

нее 10 евро за 1 кг);

– смешанные – сочетают оба вида (адвалорные и специфические) таможенного обложения путем суммирования (например, 20 % от таможенной стоимости плюс 2 евро за 1 кг).

Адвалорные пошлины наиболее распространены. Они в наибольшей степени подходят для применения к готовым изделиям, машино-технической и наукоемкой продукции. Недостатком адвалорных пошлин является необходимость правильного определения цены товара (таможенной стоимости), а это не всегда удается сделать.

Преимуществом специфических пошлин является отсутствие необходимости точного определения цены товара (таможенной стоимости). Они более благоприятны для ввоза дорогих сортов и видов товара. Наиболее часто специфические пошлины применяются промышленно развитыми странами в отношении сельскохозяйственных товаров, а также в тарифах развивающихся стран, которые используют таможенный тариф как средство пополнения государственного бюджета и не обладают достаточно квалифицированной таможенной службой.

Комбинированные пошлины могут действовать как адвалорные пошлины, пока цена товара высокая. В случае снижения цен или ввоза более дешевых сортов товара они начинают действовать как специфические пошлины. В целом комбинированные пошлины позволяют эффективно, как и специфические пошлины, ограничивать ввоз дорогих сортов товара и уменьшить риск негативных последствий занижения таможенной стоимости, который может возникнуть при применении адвалорных пошлин, и при этом в меньшей степени вносить искажения, характерные для специфических пошлин.

Наиболее универсальными принципами построения импортных таможенных тарифов в интересах покровительства национальному производству являются принцип эскалации тарифа и система его построения на основе принципа эффективной тарифной защиты. Использование указанных подходов позволяет упорядочить структуру ставок импортного тарифа. Общей предпосыл-

кой в данном случае будет придание всему тарифу единой направленности на создание условий для облегчения конкуренции отечественных предприятий с иностранными поставщиками.

Принцип эскалации тарифа основан только на учете характера товара. Эскалация товара – повышение ставок тарифа на товары по мере повышения степени их обработки.

Этому принципу следует подавляющее большинство государств. На практике это выражается в установлении наиболее низких ставок пошлин на сырьевые товары и наиболее высоких – на готовые изделия и продукцию высокой степени обработки.

Таким образом, создаются стимулы для ввоза в страну в первую очередь необходимых сырья и механизмов. При этом создаются барьеры на пути ввоза готовых изделий и продукции высокой степени переработки, что создает стимулы для развития обрабатывающей промышленности внутри страны.

Политика эффективной тарифной защиты – политика применения низких ставок импортных пошлин на импортное сырье и комплектующие и высоких ставок импортных пошлин на конечную продукцию.

Применение мер таможенно-тарифного регулирования зависит от страны происхождения товаров производится определение страны происхождения товаров. Правила определения страны происхождения товаров устанавливаются в целях применения тарифных преференций либо не преференциальных мер торговой политики.

Страной происхождения товаров считается страна, в которой товары были полностью произведены или подвергнуты достаточной переработке в соответствии с установленными критериями. Отдельные проблемы, связанные с правилами происхождения товаров, были урегулированы в Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Конвенция Киото): в приложениях о правилах происхождения товаров, о документальном подтверждении происхождения товаров и о контроле за документами, подтверждающими происхождение товаров.

Снижение и упорядочение тарифных барьеров было одной из важнейших задач ГАТТ-47. При этом основными инструментами либерализации тарифных барьеров являлись обязательства участников по связыванию тарифных ставок и механизм регулярных многосторонних переговоров – раундов переговоров ГАТТ. В результате средний уровень импортных таможенных тарифов в промышленно развитых странах – членах ГАТТ с 1947 года сократился более чем в 4 раза – до 6-7 % на промышленные изделия.

## **1.2 Нормативно-правовое регулирование импорта легковых автомобилей**

Все законодательство, касающееся организации и функционирования таможенного союза условно можно разделить на 8 блоков:

1) базовые документы, определяющие суть и этапы создания ЕАЭС, его цели, задачи (7 международных договоров);

2) акты, определяющие меры таможенно-тарифного регулирования во взаимной торговле стран-членов ЕАЭС и в отношении третьих стран (9 международных договоров и 6 решений комиссии ЕАЭС);

3) акты, определяющие меры нетарифного регулирования во взаимной торговле стран-членов ТС и в отношении третьих стран (5 международных договоров и 6 решений комиссии ЕАЭС);

4) акты, касающиеся таможенного регулирования на таможенной территории ЕАЭС (18 международных договоров и 21 решение комиссии ЕАЭС);

5) акты, определяющие единый порядок надзора (контроля) за безопасностью товаров (продукции) во взаимной торговле с третьими странами (12 международных договоров и 3 решения комиссии ЕАЭС);

6) акты, регулирующие вопросы взимания налогов во внутренней торговле государств-членов ЕАЭС (5 международных договоров);

7) акты, определяющие ведение статистики внешней и внутренней торговли государств-членов ЕАЭС (3 международных договора);

8) акты, касающиеся органов ЕАЭС, в частности комиссии ЕАЭС (2 международных договора и 3 решения комиссии ЕАЭС).

Таким образом, нормативную базу таможенного союза составляют:

1) международные договоры государств-членов таможенного союза трех уровней (межгосударственные, межправительственные и межведомственные) – 72 договора;

2) решения Комиссии ЕАЭС (носящие нормативный характер и непосредственно принимаемые в государствах-членах таможенного союза) – более 42 решений.

На территории России правовое урегулирование таможенно-тарифного права осуществляется рядом законодательных актов:

- гражданским Кодексом РФ;
- налоговым законодательством;
- Кодексом Евразийского Таможенного Союза;
- законом о валютном урегулировании внешнеторговых операций;
- другими правовыми актами, указами и распоряжениями Правительства РФ, и Президентами стран, входящими в общее таможенное пространство союза независимых государств.

Существует классификация, согласно которой все источники международного права делятся на основные (международный договор, международные обычаи и общие принципы права) и дополнительные (регламенты, решения международных институтов и органов).

Легально в соответствии с ч. 1 ст. 3 Таможенного кодекса ЕАЭС в таможенном законодательстве ТС выделяют три группы нормативных правовых актов:

- 1) ТК ЕАЭС;
- 2) международные договоры государств - членов Союза, регулирующие таможенные правоотношения в Таможенном союзе;
- 3) решения Евразийской экономической комиссии, включая решения Комиссии Таможенного союза.

Принимая во внимание обязательства Российской Федерации в рамках ВТО, базу таможенно-тарифного регулирования в ЕАЭС составляют норматив-

ные акты, субъектами правотворчества которых являются:

1) правовые акты Всемирной торговой организации и международные договоры государств-членов ТС ЕАЭС с третьими государствами;

2) Акты ЕАЭС:

- решения наднациональных органов, регулирующих таможенно-тарифные отношения (Акты Евразийского Межправительственного совета, Евразийской экономической комиссии, Суда ЕАЭС и др.);

- решения национальных органов, регулирующих таможенно-тарифные отношения.

Далее рассмотрим аспекты регулирования импорта легковых автомобилей в России.

Правовой основой государственной регистрации транспортных средств являются Конституция Российской Федерации, общепризнанные принципы и нормы международного права, международные договоры Российской Федерации, законодательство Российской Федерации об информации, информационных технологиях и о защите информации, настоящий Федеральный закон, другие федеральные законы, принимаемые в соответствии с ними иные нормативные правовые акты Российской Федерации.

В Российской Федерации государственная регистрация транспортных средств осуществляется в целях:

1) государственного учета транспортных средств;

2) обеспечения исполнения законодательства Российской Федерации, регулирующего отношения, возникающие в связи с эксплуатацией транспортных средств, а также законодательства Российской Федерации, регулирующего иные отношения.

Порядок временного ввоза транспортных средств физическими лицами на территорию ТС, в том числе порядок их таможенного оформления, определяется статьей 387 ТК ЕАЭС и Соглашением стран ТС о порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу ТС.

Временно ввозить на таможенную территорию РФ и ТС автомобили могут:

– иностранные физические лица – без уплаты таможенных пошлин, налогов автомобили, зарегистрированные в иностранном государстве, на срок своего временного пребывания, но не более чем на 1 год и при условии, что в течение этого срока такое транспортное средство не будет использоваться для производственной или иной коммерческой деятельности, отчуждаться, передаваться в пользование, владение либо распоряжение другим лицам;

– физические лица, являющиеся гражданами стран – членов ТС, при условии, что эти транспортные средства зарегистрированы на территории иностранного государства и общий срок временного ввоза не превышает 6 месяцев в течение 1 календарного года в отношении каждого временно ввезенного автомобиля, при условии обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в соответствии с таможенным законодательством Таможенного союза.

Также с 1 июля 2021 года в России вступили новые правила, которые будут регламентировать порядок ввоза автомобилей в страну. Теперь транспортные средства будут проходить проверку в испытательных лабораториях. Таким образом покупатели автомобилей в России будут иметь гарантию приобретения только безопасной техники. На начальном этапе новые правила активно будут применять на автомобильном рынке Дальнего Востока, так как значительная часть подержанных иномарок поступает именно сюда. Единственная и главная проблема – недостаточное количество испытательных лабораторий.

### **1.3 Меры тарифного и нетарифного регулирования импорта легковых автомобилей**

Таможенно-тарифное регулирование является одним из инструментов обеспечения сдерживающих мер от притока товаров иностранного производства. Его роль заключается в регулировании внешнеэкономической деятельности при одновременной защите интересов отечественных производителей.

Согласно ст. 260 ТК ЕАЭС транспортные средства для личного пользования (за исключением ТС, зарегистрированных в странах ЕАЭС), перемещаемые

через таможенную границу ЕАЭС любым способом, для целей выпуска в свободное обращение подлежат таможенному декларированию.

Таможенное декларирование товаров для личного пользования, производится с использованием пассажирской таможенной декларации (ПТД).

Подача ПТД сопровождается представлением таможенному органу документов, подтверждающих заявленные в ней сведения. Согласно ст. 261 ТК ЕАЭС, к таким документам относятся в том числе:

- документы, удостоверяющие личность;
- документы, содержащие сведения, позволяющие идентифицировать транспортное средство для личного пользования;
- документы, подтверждающие право владения, пользования и (или) распоряжения транспортным средством личного пользования.

Таможенное декларирование транспортного средства, в зависимости от способа перемещения через таможенную границу ЕАЭС, производится физическим лицом при его следовании через таможенную границу ЕАЭС, либо в государстве-члене ЕАЭС, в котором постоянно или временно проживает либо временно пребывает физическое лицо, являющееся отправителем или получателем такого транспортного средства.

Перечень лиц, которые могут выступать декларантами транспортных средств для личного пользования, установлен п. 14 ст. 260 ТК ЕАЭС.

Таможенные органы, уполномоченные на совершение таможенных операций в отношении ввозимых в Россию физическими лицами транспортных средств для личного пользования определены приказом Минфина России от 14.01.2020 № 4н «О компетенции таможенных органов по совершению определенных таможенных операций в отношении товаров.

Если транспортное средство для личного пользования не состоит на регистрационном учете в иностранном государстве и в государстве-члене ЕАЭС, то при его перевозке от таможенного органа в месте прибытия (на таможенной границе ЕАЭС) до внутреннего таможенного органа применяется таможенная процедура таможенного транзита.



Для помещения транспортного средства под таможенную процедуру таможенного транзита необходимо предоставить таможенному органу обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных платежей (ст. 271 ТК ЕАЭС).

Если транспортное средство для личного пользования состоит на регистрационном учете в иностранном государстве, то для его перевозки до внутреннего таможенного органа необходимо открыть временный ввоз (ст. 264 ТК ЕАЭС).

Согласно п. 2 ст. 262 ТК ЕАЭС выпуск иностранных транспортных средств в свободное обращение производится таможенным органом при условии, что:

- 1) уплачены таможенные пошлины, налоги;
- 2) уплачены таможенные сборы за совершение таможенными органами действий, связанных с выпуском транспортного средства.

Представление в таможенный орган свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства (СБКТС) для таможенного оформления единичного транспортного средства не требуется.

Единые ставки таможенных пошлин, налогов, а также категории транспортных средств для личного пользования, в отношении которых подлежат уплате таможенные пошлины, налоги, взимаемые в виде совокупного таможенного платежа, определяются согласно приложению № 2 к Решению Совета ЕЭК от 20 декабря 2017 г. № 107 «Об отдельных вопросах, связанных с товарами для личного пользования».

Таблица 1 – Единые ставки таможенных пошлин, налогов на ввозимые легковые автомобили

Категория автомобиля	Ставка за 1 куб. см рабочего объема двигателя
1	2
в отношении автомобилей, с момента выпуска которых прошло не более 3 лет, за исключением автомобилей, страной происхождения которых является Российская Федерация*: стоимость которых не превышает 325 тыс. рублей,	54 процента таможенной стоимости, но не менее 2,5 евро

Продолжение таблицы 1

1	2
стоимость которых составляет более 325 тыс. рублей, но не превышает 650 тыс. рублей	48 процентов таможенной стоимости, но не менее 3,5 евро
стоимость которых составляет более 650 тыс. рублей, но не превышает 1625 тыс. рублей	48 процентов таможенной стоимости, но не менее 5,5 евро
стоимость которых составляет более 1625 тыс. рублей, но не превышает 3250 тыс. рублей	48 процентов таможенной стоимости, но не менее 7,5 евро
стоимость которых составляет более 3250 тыс. рублей, но не превышает 6500 тыс. рублей	48 процентов таможенной стоимости, но не менее 15 евро
стоимость которых составляет более 6500 тыс. рублей	48 процентов таможенной стоимости, но не менее 20 евро
в отношении автомобилей, с момента выпуска которых прошло более 3, но не более 5 лет, независимо от страны происхождения:	
рабочий объем двигателя которых не превышает 1000 куб. см	1,5 евро
рабочий объем двигателя которых составляет более 1000 куб. см, но не превышает 1500 куб. см	1,7 евро
рабочий объем двигателя которых составляет более 1500 куб. см, но не превышает 1800 куб. см	2,5 евро
рабочий объем двигателя которых составляет более 1800 куб. см, но не превышает 2300 куб. см	2,7 евро
рабочий объем двигателя которых составляет более 2300 куб. см, но не превышает 3000 куб. см	3 евро
рабочий объем двигателя которых составляет более 3000 куб. см	3,6 евро
в отношении автомобилей, с момента выпуска которых прошло более 5 лет, независимо от страны происхождения:	
рабочий объем двигателя которых не превышает 1000 куб. см	3 евро
рабочий объем двигателя которых составляет более 1000 куб. см, но не превышает 1500 куб. см	3,2 евро
рабочий объем двигателя которых составляет более 1500 куб. см, но не превышает 1800 куб. см	3,5 евро
рабочий объем двигателя которых составляет более 1800 куб. см, но не превышает 2300 куб. см	4,8 евро
рабочий объем двигателя которых составляет более 2300 куб. см, но не превышает 3000 куб. см	5 евро
рабочий объем двигателя которых составляет более 3000 куб. см	5,7 евро

Таможенные сборы за совершение таможенных операций, связанных с выпуском транспортных средств для личного пользования, уплачиваются по ставкам, установленным п.5, п.6 постановления Правительства РФ от 26 марта 2020 г. № 342.

Случаи и условия ввоза транспортных средств для личного пользования с освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов установлены п. 5, пп. «б» п. 6 и п. 8 приложения № 3 к Решению Совета ЕЭК № 107.

Согласно п. 1 ст. 24.1 Федерального закона от 24 июня 1998 г. № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» за каждое колесное транспортное средство, ввозимое в Российскую Федерацию или произведенное, изготовленное в Российской Федерации, уплачивается утилизационный сбор в целях обеспечения экологической безопасности, кроме случаев, указанных в п. 6 ст. 24.1 данного закона.

Одновременно информируем, что в Евразийском экономическом союзе осуществляется переход на использование электронных ПТС.

С 1 ноября 2020 года в Российской Федерации прекратилась выдача таможенными органами ПТС на бумажных носителях.

Оформление электронных ПТС производится организациями, включенными в Единый реестр уполномоченных органов (организаций) государств – членов ЕАЭС, размещенный на сайте Минпромторга России.

Автомобили могут ввозиться на таможенную территорию РФ без уплаты таможенных пошлин, налогов физическими лицами:

– постоянно проживающими в РФ при ввозе автомобилей, происходящих 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.;

– признанными в установленном порядке беженцами или вынужденными переселенцами, а также переселяющимися на ПМЖ в РФ, при ввозе автомобилей российского производства или произведенных в одном из государств СНГ, которые были приобретены этими лицами до въезда в РФ.

Лица, переселяющиеся на ПМЖ, могут воспользоваться таможенными льготами в течение 3 лет со дня первого въезда на территорию РФ с заявленной таможенным органам целью переселения на ПМЖ или получения вида на жительство либо постоянной регистрации по месту жительства в РФ.

Лица, признанные в установленном порядке беженцами или вынужденными переселенцами, могут воспользоваться таможенными льготами при въезде в РФ в течение 3 лет со дня получения статуса беженца или вынужденного

переселенца при условии сохранения указанного статуса на момент таможенного оформления товаров.

Совокупный таможенный платеж - сумма таможенной пошлины, акциза, налога на добавленную стоимость (НДС), и иных налогов, взимание которых возложено на таможенные органы, и взимаемая без деления на источники (в сумме как для юридических лиц).

Совокупный таможенный платеж включает в себя:

– таможенную пошлину, взимаемую по ставкам, определенным Таможенным тарифом в зависимости от вида автомобиля, типа двигателя (дизельный или бензиновый) и объема двигателя. Для автомобилей установлена так называемая комбинированная ставка пошлины. При этом адвалорная (процентная) часть пошлины составляет 25 %, а специфическая исчисляется в Евро/1 куб.см и зависит от типа и объема двигателя. Величину пошлины можно посмотреть в ТН ВЭД ЕАЭС, выбрав соответствующий код из группы 8702 или 8703;

– акциз, ставка которого зависит от мощности двигателя в лошадиных силах или кВт. Величина акциза зависит от мощности двигателя;

– НДС в размере 20 % от таможенной стоимости, увеличенной на сумму таможенной пошлины и акциза.

Постановлением Правительства РФ от 26.12.2013 N 1291 утвержден утилизационный сбор в отношении колесных транспортных средств. Взимание утилизационного сбора осуществляет ФТС РФ. Этот установленный законодательством сбор платиться только один раз и предназначен для утилизации автомобиля с соблюдением всех экологических норм. Соблюдение этих норм обеспечивает защиту окружающей среды, а также жизни и здоровья граждан. Поставить на учёт и пользоваться транспортным средством, до оплаты утильсбора невозможно. НДС с утилизационного сбора не взимается. В декларацию вносится, как часть суммы потраченной на приобретение средства или как актив для перепродажи. Если сбор заплачен, то в паспорте транспортного средства ставится отметка.

Расчёт утилизационного сбора на легковой автомобиль происходит по формуле:

$$\text{Базовая ставка} \times \text{Коэффициент} = \text{Сумма утилизационного сбора} \quad (1)$$

Базовая ставка сбора на легковые автомобили составляет 20000 рублей.

Значения Коэффициента указаны в постановлении Правительства от 11 декабря 2015 г. N 1350.

Для физических лиц (физлиц) размер утилизационного сбора зависит от возраста легковых автомобилей.

Таблица 2 – Утилизационный сбор на автомобили для физических лиц

Размер утилизационного сбора на легковые автомобили для физических лиц		
Возраст легкового автомобиля	k <sup>1</sup>	Сумма, руб.
Новые до 3-ёх лет	0,17	3400 руб.
Старше 3-ёх лет	0,26	5200 руб.

Утилизационный сбор исчисляется плательщиком самостоятельно в соответствии с базовыми ставками и коэффициентами, указанными в постановлении и не взимается с транспортных средств, на которые ПТС выданы до 1 сентября 2012 г.

Уплата утилизационного сбора осуществляется плательщиком в российских рублях отдельными расчетными (платежными) документами по соответствующему коду бюджетной классификации на счет Федерального казначейства. Утилизационный сбор не может быть зачтен в счет уплаты иных платежей.

Для подтверждения правильности расчета утилизационного сбора необходимо предоставить в таможенный орган следующие документы:

- заполненный и подписанный плательщиком расчет утилизационного

сбора по форме;

– копия одобрения типа транспортного средства, копия свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства и (или) копии заключений экспертиз, а также копии товаросопроводительных документов (при наличии);

– платежные документы об уплате утилизационного сбора.

Таким образом, к нетарифным методам регулирования ввоза легковых автомобилей относятся:

– утилизационный сбор;

– технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств»;

– проверка автомобиля экологическому классу не ниже ЕВРО-5.

## 2 АНАЛИЗ ИМПОРТА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИЮ

### 2.1 Классификация и способы ввоза легковых автомобилей

Классификация легковых автомобилей производится как по классам, так и по типу кузова. Легковые автомобили относятся к колесному классу автотранспорта согласно общепринятой классификации.

Рассмотрим, какие автомобили относятся к легковым по классам:

1) А – небольшие малолитражные легковые автомобили для городских поездок. Вмещают в себя –5 человек, оборудованы 2–4 дверями и есть место для небольшого багажа. Максимальные размеры хэтчбеков: длина – до 3,6 м, ширина – до 1,6 м.

2) В – компактный автотранспорт для городских передвижений с экономичным двигателем и передним приводом. Размеры легкового автомобиля: до 3,9 м в длину и 1,7 м в ширину.

3) С – сюда относится так называемый гольф-класс. Широко востребован европейскими потребителями. Размеры кузова автомобиля могут достигать 4,3 м в длину и 1,8 м в ширину.

4) D – класс семейного автотранспорта. Сюда относят вместительные хэтчбеки и седаны с кузовными габаритами до 4,6 м в длину и 1,8 м в ширину.

5) E – к этой категории относятся комфортные, безопасные и стильные автомобили среднего и бизнес-класса. В длину достигают 4,6 м, в ширину – 1,8 м.

6) F - класс «люкс». Представительские легковые авто с размерами кузова от 5 м и более.

Классификация по типу кузова:

1) Седан – традиции и классика. 4 двери, отдельные отсеки для мотора и багажа.

2) Хэтчбек – багажник по типу «задний люк». Автомобили имеют по 3 или 5 дверей, одна из которых относится к багажному модулю.

3) Универсал – «семейный» автомобиль. Пассажирское и багажное отделения объединены.

4) Кабриолет – класс авто с мягким откидным верхом. Сюда же относят «родстер».

5) Кроссовер – автомобили, относящиеся к этому классу, объединяют в себе качества «универсала» и внедорожника: вместительность и проходимость.

6) Купе – компактные двухдверные модели с выделенным багажным отсеком.

7) Лимузин – автомобиль с удлиненным кузовом класса «премиум». Внутри богато отделанный вместительный салон с возможностью поднятия перегородки между пассажирским и водительским отсеком.

Буквенная классификация остальных моделей:

- G1 – купейные легковые автомобили;
- G2 – купейные легковые автомобили премиум-класса;
- H1 – родстеры и двухдверные кабриолеты;
- H2 – кабриолеты и родстеры категории «премиум»;
- I – наделенные повышенной проходимостью «универсалы»;
- K1 – облегченные внедорожники;
- K2 – внедорожники среднего типа;
- K3 – тяжелые крупногабаритные внедорожники;
- K4 – пикапы;
- L – минивэны;
- M – небольшие коммерческие автомобили.

Также автомобили классифицируют и по назначению:

1) Пассажирские легковые.

К этой категории относится малогабаритный автотранспорт с небольшой грузовой вместимостью, предназначенный для перевозки пассажиров по городским дорогам. Данный класс обладает низкой проходимостью, и направлять его в сторону от адаптированного дорожного покрытия нежелательно. К подклассу пассажирских можно отнести и спортивные авто.



## 2) Внедорожники.

Эти автомобили обладают высокой проходимостью и благодаря своей конструкции спокойно передвигаются по бездорожью. К широко востребованной прослойке относятся кроссоверы (так называемые паркетные внедорожники), которые, по сути, являются промежуточным звеном между внедорожниками и пассажирскими авто.

Проходимость таких машин по уровню выше «пассажирских», однако к полноценным внедорожникам их нельзя отнести. Кроссоверы не обладают той комплектацией, которая бы позволила им без проблем преодолевать бездорожье.

## 3) Коммерческие.

Такие легковые автомобили конструктивно изготавливаются по подобию пассажирских, но к ним не относятся. Их предназначение – малые коммерческие грузоперевозки.

Способы ввоза автомобиля могут следующими:

– ввоз самим физическим лицом, следующим на нем как за рулем, так и находящимся в автомобиле в качестве пассажира;

– ввоз в виде несопровождаемого багажа;

– пересылка в адрес физических лиц (доставка перевозчиком).

Рассмотрим подробнее следующие способы ввоза:

– ввоз автомобиля таможенного союза;

– ввоз автомобиля иностранным гражданином;

– ввоз автомобиля гражданином РФ;

– ввоз автомобиля беженцем, вынужденным переселенцем или прибывающим на ПМЖ;

– ввоз автомобиля, полученного по наследству.

Ввоз автомобиля таможенного союза.

Нормативные документы, которые регламентируют таможенное оформление ввозимых транспортных средств:

1) Таможенный кодекс Евразийского экономического союза.

2) Решение совета Евразийской экономической комиссии «Об отдельных вопросах, связанных с товарами для личного пользования».

Стоит обратить внимание, в указанных документах речь идет о Таможенном союзе:

- Республика Армения,
- Республика Беларусь,
- Республика Казахстан,
- Кыргызская Республика,
- Российская Федерация.

То есть из Белоруссии, Казахстана, Армении и Кыргызстана транспортные средства могут ввозиться без уплаты таможенных пошлин и утилизационного сбора, регистрация в ГИБДД для них не требуется.

Ввоз автомобиля иностранным гражданином (иностранным лицом).

Например, речь идет о ситуации, когда гражданин Финляндии путешествует на собственном автомобиле и пересекает на нем границу РФ.

В таможенном кодексе речь идет не об иностранных гражданах, а об иностранных физических лицах. К таким лицам могут быть отнесены как граждане других государств, так и граждане России, которые не имеют постоянного места жительства в РФ и в других странах таможенного союза (пункты 11 и 17 статьи 2 ТК ЕАЭС).

Статья 264. Временный ввоз транспортных средств для личного пользования Таможенного кодекса Евразийского экономического союза гласит: «допускается временный ввоз на таможенную территорию Союза иностранными физическими лицами транспортных средств для личного пользования, зарегистрированных в государстве, не являющемся членом Союза, на срок не более 1 года».

Итак, иностранное физическое лицо может въехать в Россию на собственном автомобиле. При этом ввоз автомобиля без уплаты пошлин возможен только на срок, не превышающий 1 год. После того, как данный срок пройдет,

владелец должен либо вывезти автомобиль из таможенного союза, либо оплатить таможенные платежи.

Если автомобиль ввозится на срок до 1 года (до 31 декабря 2019 года - до 6 месяцев), то его регистрация в ГИБДД не требуется. Если же машина ввезена на больший срок, то следует произвести временную регистрацию.

Так, государственному учету в регистрационных подразделениях подлежат транспортные средства (за исключением временно ввезенных на таможенную территорию Евразийского экономического союза на срок не более 1 года, либо являющихся товаром, реализуемым юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, осуществляющими торговую деятельность), а также базовые транспортные средства и шасси транспортных средств, перегоняемые к конечным производителям или в связи с вывозом за пределы территории Российской Федерации, транспортные средства, являющиеся опытными (испытательными) образцами.

Утилизационный сбор нужно оплатить только в том случае, если машина ввезена в Россию более чем на 1 год. Если в ПТС не будет отметки об уплате утилизационного сбора, то автомобиль не удастся зарегистрировать в ГИБДД.

Если машина ввозится на срок до 1 года, то регистрация не требуется, т.е. утилизационный сбор оплачивать не придется.

Таким образом, если автомобиль ввезен временно (без уплаты таможенных пошлин), то управлять этим автомобилем может только его владелец. Кроме того, можно передать управление другому иностранному гражданину. Гражданам России автомобиль может быть передан только для технического обслуживания или ремонта.

Ввоз автомобиля гражданином РФ (лицом государства-члена).

Например, речь идет о ситуации, когда гражданин России несколько месяцев прожил в Германии и приобрел там автомобиль. Он хочет временно въехать в РФ для посещения родственников.

В таможенном кодексе речь идет не о гражданах РФ, а о физических лицах государств-членов. К таким лицам могут быть отнесены как граждане дру-

гих государств, так и граждане России, которые имеют постоянное место жительства в РФ или другой стране таможенного союза (пункты 11 и 17 статьи 2 ТК ЕАЭС) [2].

Согласно ст. 264 ТК ЕАЭС временный ввоз допускается на таможенную территорию Союза физическими лицами государств-членов транспортных средств для личного пользования, зарегистрированных в государстве, не являющемся членом Союза, на срок не более 1 года.

Временный ввоз на таможенную территорию Союза транспортных средств для личного пользования, указанных в абзацах втором и третьем пункта 1 настоящей статьи, за исключением транспортных средств для личного пользования, временно ввозимых физическими лицами государств-членов, являющимися сотрудниками дипломатических представительств государств-членов, работниками консульских учреждений государств-членов, сотрудниками представительств государств-членов при международных организациях, расположенных за пределами таможенной территории Союза, допускается при условии предоставления обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов в соответствии со статьей 271 ТК ЕАЭС.

Так, физическое лицо таможенного союза может ввезти автомобиль на срок до 1 года. При этом необходимо обеспечение уплаты таможенных пошлин. Это означает, что автовладелец должен иметь денежные средства, которые выступают в качестве обеспечения. Сумма должна быть равна стоимости растаможки автомобиля.

При этом если автомобиль впоследствии вывозится из России, то обеспечение остается у автовладельца. Если же автомобиль остается в таможенном союзе, то указанная сумма уходит на оплату таможенной пошлины.

Также, если автомобиль ввозится на срок до 1 года, то его регистрация в ГИБДД не требуется. Если же автомобиль ввезен на больший срок, то следует зарегистрировать ее в ГИБДД.

Утилизационный сбор оплачивается только в том случае, если автомобиль ввезен в Россию более чем на 1 год.

Ввоз автомобиля беженцем, вынужденным переселенцем или прибывающим на ПМЖ.

Речь идет о ситуации, когда гражданин другого государства получил в России удостоверение беженца и переезжает границу на собственном автомобиле.

Согласно Приложению 3 Решения Совета Евразийской экономической комиссии утвержден перечень случаев и условий ввоза на таможенную территорию евразийского экономического союза товаров для личного пользования с освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов.

К таковым случаям относится, например, следующее условие: ввоз на таможенную территорию Союза из страны предыдущего проживания осуществляется не позднее 18 месяцев с даты выдачи документа, подтверждающего признание иностранного физического лица переселившимся на постоянное место жительства в государство-член, или документа, подтверждающего получение таким лицом статуса беженца, вынужденного переселенца в соответствии с законодательством государства-члена.

Если границу РФ пересекает беженец, вынужденный переселенец, либо человек, прибывающий на постоянное место жительства, то он может без растаможки ввезти один автомобиль и один прицеп. Если транспортных средств больше, то потребуются оплатить за них пошлины.

Важно отметить, что автомобиль должен быть зарегистрирован в предыдущем государстве не менее 6 месяцев до прибытия на ПМЖ. Кроме того, он должен быть ввезен не позже, чем через 1,5 года после переселения в Россию автовладельца.

Ввоз автомобиля, полученного по наследству.

Например, гражданин РФ получил наследство на территории Китая. При этом он хочет ввезти машину в Россию, чтобы эксплуатировать ее здесь.

В пункте 5 Приложения 3 Решения Совета Евразийской экономической комиссии говорится: физическим лицом государства-члена на таможенную территорию Союза в сопровождаемом и (или) несопровожаемом багаже и пе-

ревозчиком в адрес такого лица могут быть ввезены с освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов авто- и мототранспортные средства, прицепы к авто- и мототранспортным средствам, являющиеся транспортными средствами для личного пользования, в количестве не более 1 единицы каждого вида, иные товары для личного пользования, не являющиеся транспортными средствами для личного пользования, полученные в наследство за пределами таможенной территории Союза (признанные наследуемым имуществом), при условии документального подтверждения факта получения таких товаров в наследство (признания наследуемым имуществом) в соответствии с законодательством государства-члена.

Гражданин РФ может без растаможки ввезти один автомобиль и 1 прицеп, полученные в наследство за границей. Если транспортных средств в наследстве больше, то потребуется оплатить за них пошлины.

И в заключение отметим, что при ввозе автомобиля любым способом (самим физическим лицом, следующим на нем как за рулем, так и находящимся в автомобиле в качестве пассажира, несопровождаемым багажом, а также при пересылке в адрес физического лица) таможенные платежи могут взиматься:

- по единым ставкам, размер которых может зависеть от года выпуска автомобиля, объема двигателя или стоимости;
- в виде совокупного таможенного платежа (СТП).

## **2.2 Анализ российского рынка легковых автомобилей**

В 2020 году российский рынок легковых и легких коммерческих автомобилей сократился на 2,3 % в связи с замедлением экономического роста, снижением цен на нефть, девальвацией рубля и, как следствие, снижением потребительской активности. Негативное влияние на спрос оказало снижение объемов государственной поддержки покупателей, рост цен на автомобили выше уровня инфляции – в среднем на 9 % – из-за девальвации рубля и роста НДС до 20 %.

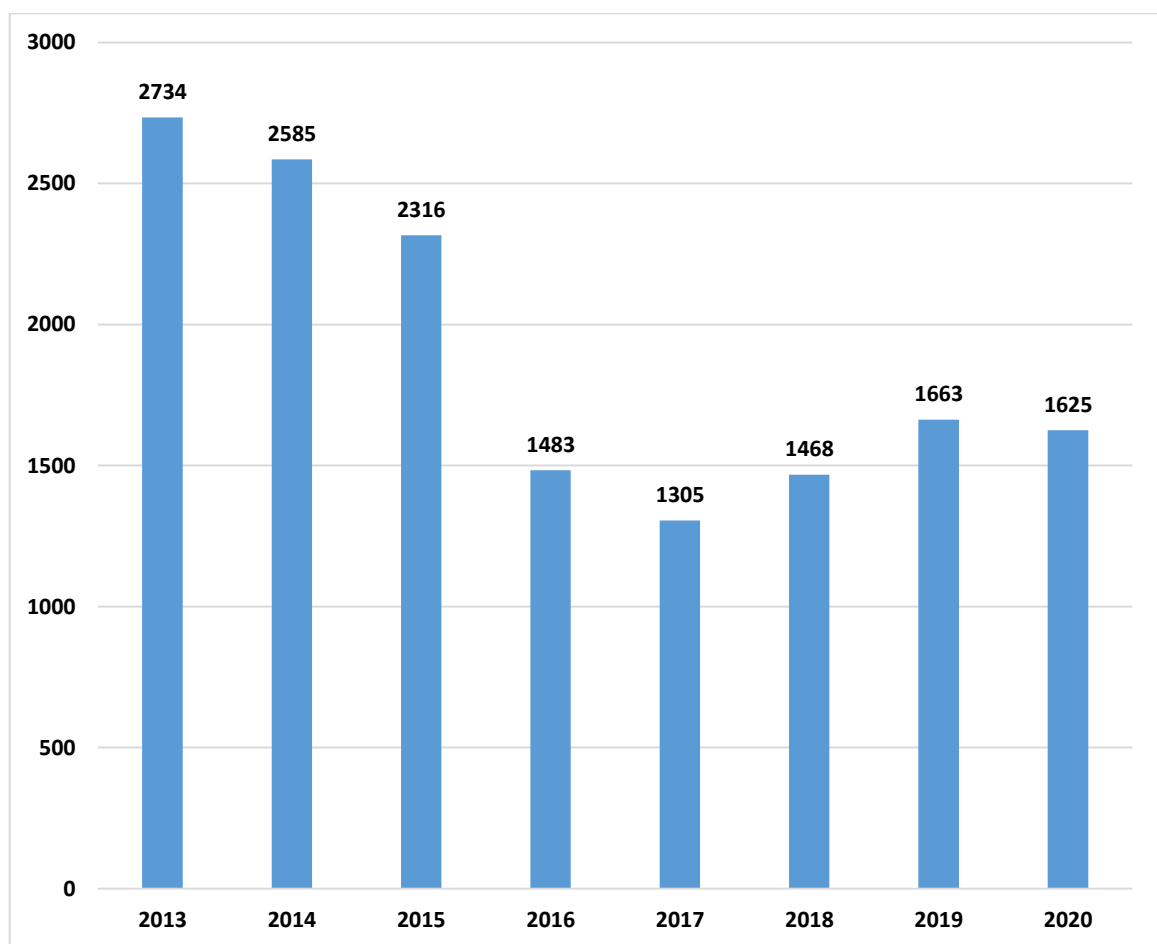


Рисунок 1 – Объем продаж новых легковых и легких коммерческих автомобилей в России, тыс. ед.

Снижение продаж в 2020 году было отчасти обусловлено дополнительными покупками автомобилей в 2019 году в ожидании роста цен в 2019 году из-за повышения НДС.

Российский авторынок можно охарактеризовать следующим образом:

- дефицит платежеспособного спроса;
- большая потенциальная ёмкость рынка;
- значительные производственные мощности автозаводов;
- высокий процент незагруженных мощностей;
- большой объём государственных субсидий, льгот и дотаций;
- низкая конкурентоспособность отечественных производителей (LADA);
- доминирование 4-5 моделей легковых автомобилей в структуре спроса при широком ассортименте выпускаемых моделей.

Согласно исследованию автопарка России, проведённому агентством АВТОСТАТ в 2017 году, средний возраст легкового автомобиля в России составляет 12,5 лет, при этом треть (32 %) автомобилей старше 15 лет. Парк легковых автомобилей насчитывает 41,9 миллиона штук. В связи с этим российский рынок рассматривается как относительно насыщенный: на 1000 человек населения приходится 472 автомобиля, но автопарк в значительной степени изношен. В то же время, на 1000 жителей в России продаётся в год всего 11 новых автомобилей, тогда как в среднем в Евросоюзе – 30, в ФРГ – 42, а в Герцогстве Люксембург – 91 автомобиль. Это свидетельствует о том, что рост российского автомобильного рынка ограничен низким платежеспособным спросом населения, и продажи увеличатся только с ощутимым ростом реальных доходов покупателей.

Таблица 3 – Сводная таблица показателей, характеризующих развитие рынка легковых автомобилей в России

Показатель	2017г	2018г	2019г	2020г
Рынок легковых автомобилей в РФ, тыс. шт.	1311	1475	1669	1631
Производство новых легковых автомобилей в РФ, тыс. шт.	1119,8	1355,7	1565,5	1524,9
Уровень зависимости от импорта:				
- доля продаж импортных машин на ранке легковых авто в РФ, в процентах	20,8	17,3	16,2	17,0

Производство легковых автомобилей в России отличается высокой концентрацией. В соответствии с данными Росстата, в 2020 году свыше 50 % суммарного выпуска отрасли было обеспечено всего лишь тремя предприятиями. Более 75 % выпуска приходится на шесть предприятий. Всего же более-менее значимым производством легковых автомобилей заняты не более 20 заводов.



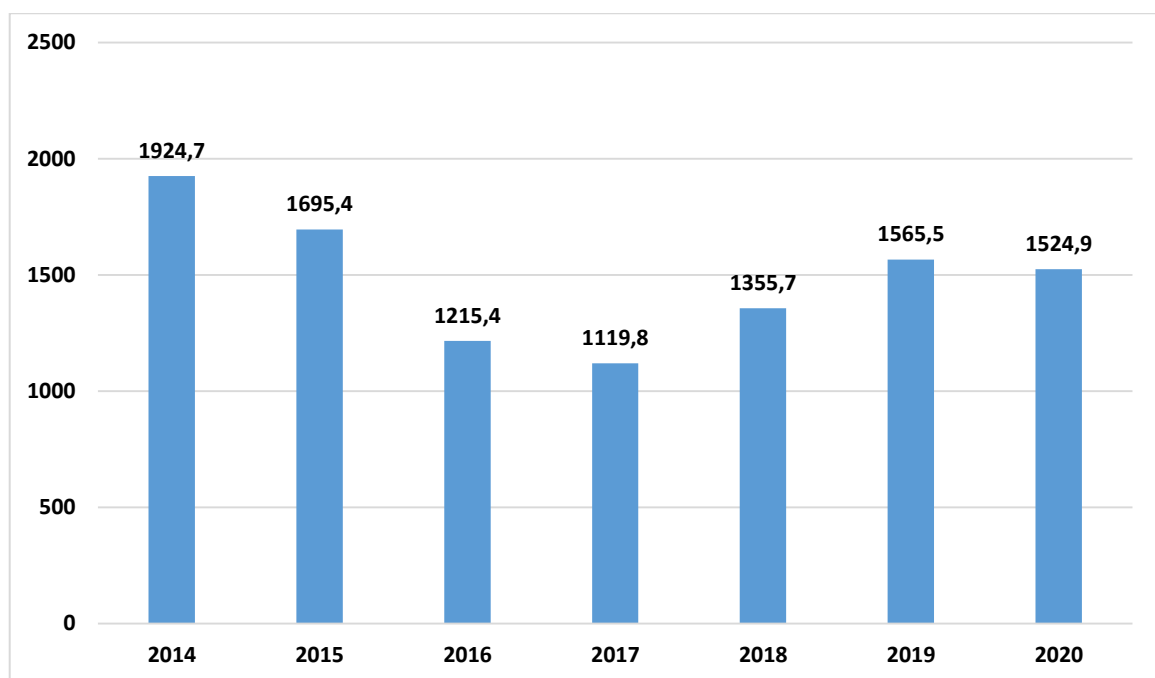


Рисунок 2 – Производство легковых автомобилей, тыс. шт

Производство заметно снизилось уже в 2015 году. После этого был «пиковый» спад 2016 года, когда автопром почти на 30 % сократил объем выпуска легковых автомобилей. В 2017 году тенденция падения объемов производства продолжилась, но темпы снижения были уже не такими масштабными. Начиная с 2018 года, в течение двух лет производство росло. Однако, как мы уже сказали, результат 2014 остался недостижимым. И в 2020 году объем выпуска легковых автомобилей в стране вновь сократился, продемонстрировав спад на 2,6 % к предыдущему году.

Если говорить об изменениях в структуре парка, касающихся его марочно-модельного состава, то на настоящий момент устойчиво высокую долю в нем занимает техника иностранных брендов. Так, если в начале 90 годов прошлого века на автомобили иностранных марок приходилось лишь 5 % от совокупного количества имевшихся в стране легковых автомобилей, а к настоящему времени их доля приблизилась к 50 %. Соотношение автомобилей иностранных и отечественных брендов примерно одинаковое. На данный момент понятие «иномарка» в России стало «сильно размыто: многие автокомпании успели построить собственные автомобильные заводы, где ведется как крупноузловая

сборка машин.

Таблица 4 – Парк легковых автомобилей в России по происхождению марки (на конец года)

В МЛН ШТ.

	2016г	2017г	2018г	2019г	2020г
Легковые автомобили, всего	41,4	43,4	44,3	44,6	46,9
в т.ч. иностранных марок:	20	21,5	21,8	21,9	22,9
в т.ч. иностранных марок, произведенных в России	4,5	5,2	5,5	5,5	5,7

В том числе с учетом сказанного выше, в настоящее время в аналитических материалах стало принято отдельно выделять иностранные марки, которые были произведены на территории России. И как мы видим это из приведенных в таблице 3 данных, к концу 2020 года около четверти зарегистрированных в России автомобилей иностранных марок приходилось на машины, которые были собраны в России. Более свежие, но уже базирующиеся не на информации ГИБДД, а собранные Автостатом данные говорят о том, что на начало 2020 года доля иностранных брендов составила 61,2 % от всего парка легковых автомобилей в стране.

В целом нужно сказать, что ключевые негативные факторы, определяющие состояние российского рынка и отрасли, сохраняли свое влияние на всем протяжении рассматриваемого нами периода. К числу таких факторов можно отнести относительно низкую конкурентоспособность продукции российского автопрома на мировом рынке, а также слабость внутреннего спроса, обусловленную произошедшим в 2015 году и так и не восстановившимся снижением покупательной способности населения.

В 2020 году дополнительное крайне негативное влияние на отрасль оказал фактор пандемии коронавируса, в результате которого в первом полугодии существенно сократились объемы производства и выручка автопрома, а также обозначился спад инвестиционной активности, ставший в свою очередь след-

ствием не только сокращения объемов выпуска техники, но и роста неопределенности будущих перспектив сегмента производства легковых автомобилей.

### 2.3 Динамика и структура импорта легковых автомобилей в РФ

Начиная с 2018 года видимое потребление легковых автомобилей в России начало восстанавливаться. Позитивный тренд формировался преимущественно за счет продукции внутреннего производства. Однако в 2019 году начавшая складываться тенденция была прервана. И рассматриваемый показатель вновь продемонстрировал снижение.

Важно отметить, что объем экспорта и импорта легковых автомобилей в тот год выросли. Таким образом, сокращение произошло исключительно за счет снижения объемов выпуска на российских предприятиях. Еще одним, заслуживающим внимания моментом является тот факт, что, начиная с 2017 года мы видим рост по показателю остатков продукции на конец года. Это говорит об опережающем по отношению к потребностям рынка росте производства (таблица 5).

Таблица 5 – Видимое потребление легковых автомобилей в России

В ТЫС. ШТ.

	2014г	2015г	2016г	2017г	2018г	2019г	2020г
Производство	1924,7	1695,4	1215,4	1119,8	1355,7	1565,5	1524,9
Экспорт	138,4	129,3	97,7	68,5	84,9	93,7	110,5
Импорт	894,3	703,9	349,6	267,3	267,7	293,1	302,9
Остатки на конец года	76,5	35,0	30,9	20,4	27,2	31,9	33,9
Видимое потребление	2670,61	2311,55	1471,39	1329,04	1531,76	1760,18	1715,30

Анализ рынка легковых автомобилей показал, что основную долю рынка занимают отечественные автомобили и иностранные автомобили российской сборки. С 2014 по 2019 год доля рынка иностранных автомобилей российской сборки выросла с 45 % до 57 %, доля рынка импортных автомобилей сократилась с 34 % до 17 %.

Динамика импорта автомобилей отражает последствия экономических кризисов разного масштаба (рисунок 3).

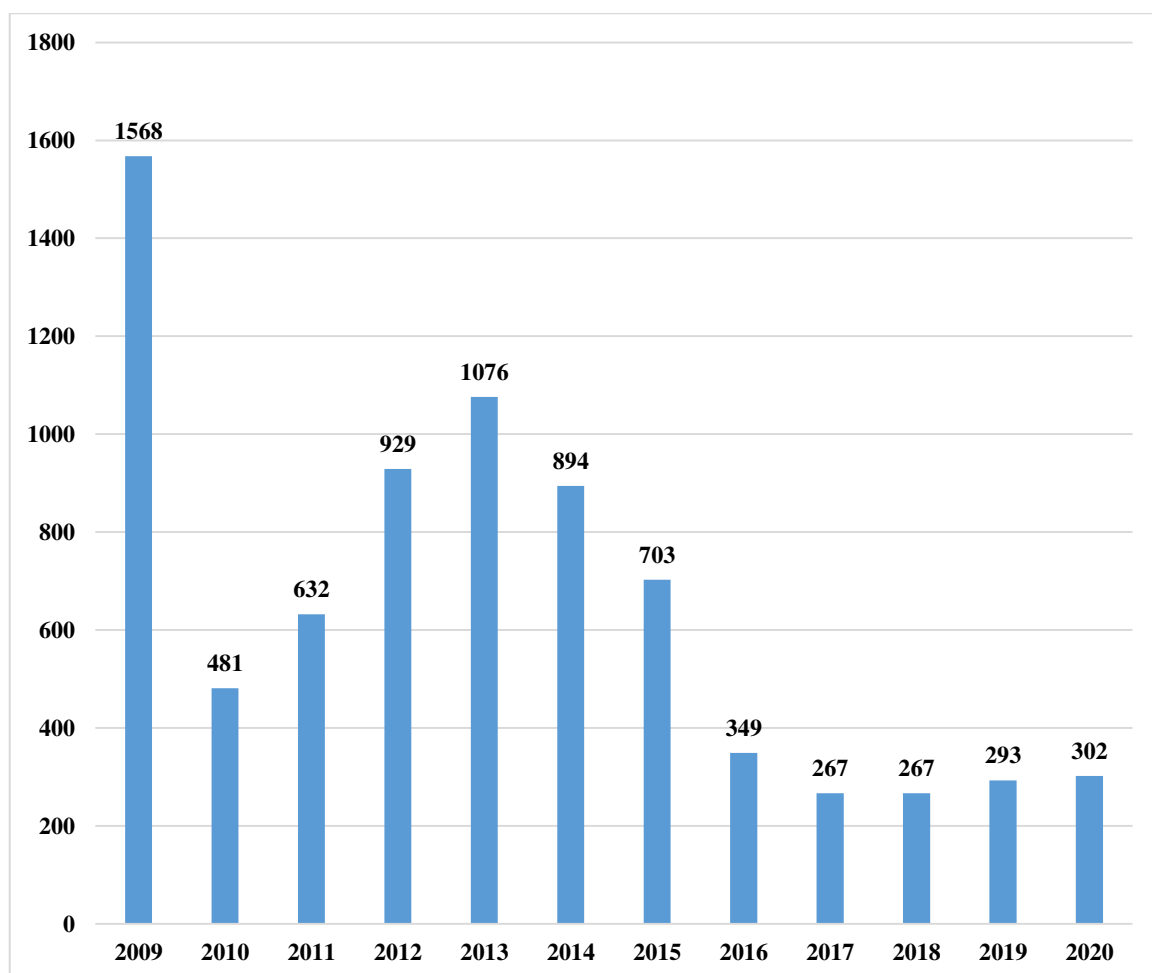


Рисунок 3 – Показатели импорта легковых автомобилей в РФ, 2009-2020 гг., тыс. шт.

Последствия мирового финансового кризиса 2009 года, отразившиеся на показателях импорта в 2010 году, введение утилизационного сбора 01.09.2012, сокращение импорта более, чем в 2 раза, из-за резкого скачка иностранной валюты в конце 2015 года. Негативные последствия этих событий были частично сглажены постепенным снижением ставок таможенных пошлин на протяжении семи лет.

В ТОП-10 стран импортеров легковых автомобилей в Россию входят Япония, она занимает 1 место, Германия – 2 место, США – 3 место (рисунок 4).

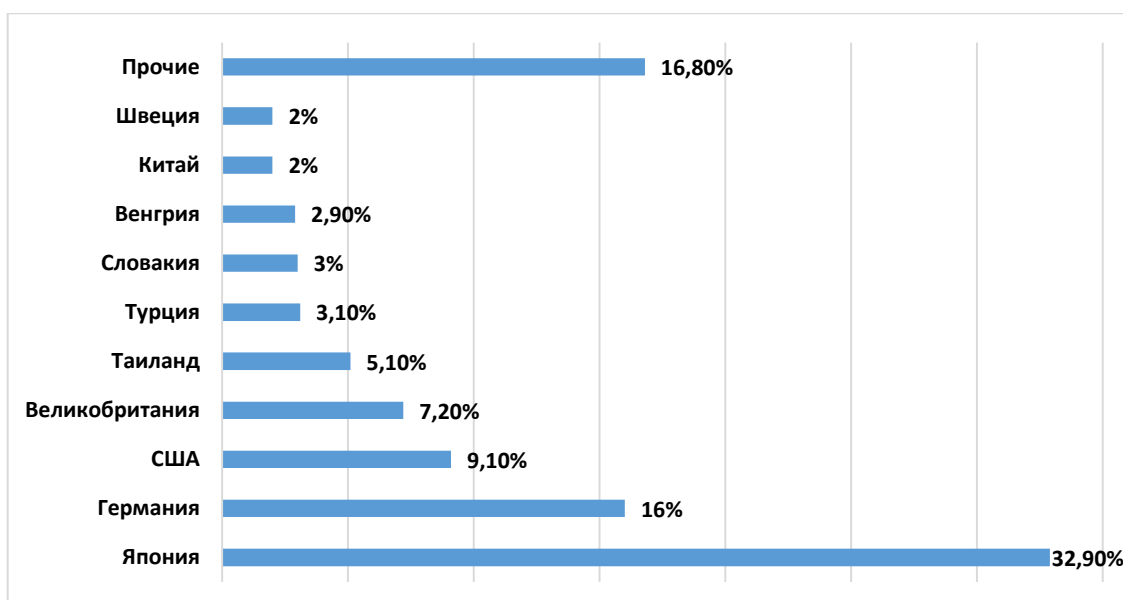


Рисунок 4 – ТОП-10 стран-импортеров легковых автомобилей в Россию

Итак, по ранее предоставленным данным было ввезено в Россию 302 тыс. легковых машин (как новых, так и подержанных). Пятуую часть от этого объема занимает Toyota – за отчетный период объем импорта автомобилей японской марки составил 42,5 тыс. единиц (рисунок 5).

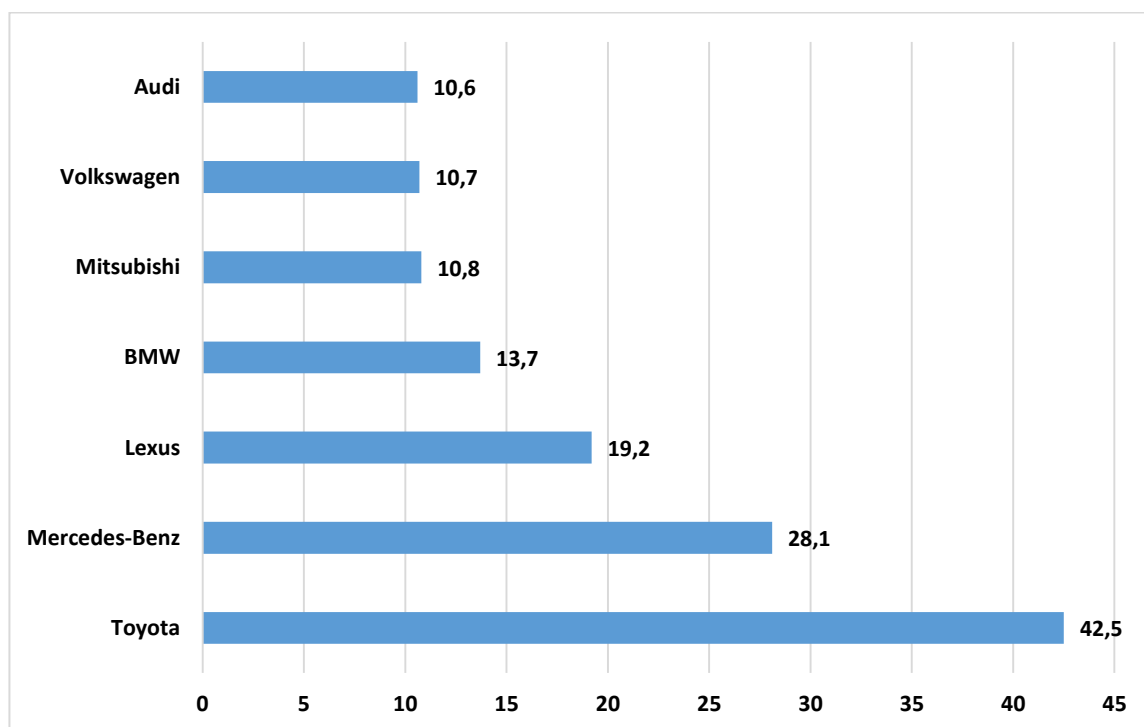


Рисунок 5 – ТОП-10 марок по объему импорта легковых автомобилей в Россию за 2020 год

На долю немецкого бренда Mercedes-Benz приходится 13 %, что соответствует 28,1 тыс. ввезенных экземпляров. Отметим, что следующие пять позиций в марочном рейтинге тоже принадлежит продукции немецких и японских производителей: Lexus (19,2 тыс. шт.), BMW (13,7 тыс. шт.), Mitsubishi (10,8 тыс. шт.), Volkswagen (10,7 тыс. шт.) и Audi (10,6 тыс. шт.). В ТОП-10 брендов по объему импорта легковых автомобилей на территорию РФ за 11 месяцев 2018 года также попали: Land Rover (9,2 тыс. шт.), Subaru (7,7 тыс. шт.) и Volvo (7,2 тыс. шт.).

В целом, импорт легковых автомобилей остается привлекательным. Таким образом, стоит принять меры, направленные на поддержку российских автопроизводителей.

Ключевые негативные факторы, определяющие состояние российского рынка и отрасли, сохраняют свое влияние на протяжении уже достаточно длительного времени. К числу таких факторов можно отнести относительно низкую конкурентоспособность продукции российского автопрома на мировом рынке, а также слабость внутреннего спроса, обусловленную произошедшим в 2015 году и так и не восстановившимся после этого снижением покупательной способности населения. Влияние последнего фактора наблюдается и в структуре внутренних продаж, где явно доминирует бюджетный сегмент. Причем даже в нем потребитель делает выбор в пользу тех марок и моделей, которые соответствуют нижней ценовой границе рассматриваемого сегмента.

#### **2.4 Влияние санкций на импорт легковых автомобилей в РФ**

Вступление в силу санкций Евросоюза в отношении РФ в 2015 году, украинский кризис, рецессия в мировой экономике и снижение цены за баррель нефти ниже 100 долл. США оказали серьезное влияние на российский финансовый рынок. Ужесточение санкций рассматривалось в трех направлениях:

- распространение финансовых ограничений на всю экономику и частный сектор;
- снижение экспорта газа на 25 %;
- крупномасштабное сокращение нефтяного экспорта.

Однако ведущих зарубежных производителей автомобилей, вложивших немалые денежные средства в экономику РФ, не напугали возможные санкции против России. Российский авторынок для них является высокоперспективным, они намерены и дальше продолжать наращивать свои мощности в РФ.

Так, к примеру, большая часть немецких автопроизводителей локализовала производство в России, тем самым застраховав свои риски. Поэтому «автомобильные санкции» не затронули и не затронут промышленную сборку и сбор комплектующих изделий на территории России и в будущем, поскольку глубина локализации далека от самодостаточного производства и иногда не превышает 50 %.

Такие крупные зарубежные концерны, как Volkswagen и Toyota, также не пострадали от введения санкций. Во-первых, им уже принадлежит своя доля автомобильного рынка в России, где выпускают бюджетные автомобили, а во-вторых, они имеют возможность экспортировать свою продукцию из стран, которые не входят в число санкций.

Когда в 2014 г. в Россию накрыла вторая волна кризиса, с 2013 по 2016 г. автомобильный рынок сократился вдвое. В 2015 г. об уходе из России объявила GM, сохранив лишь СП с «АвтоВАЗом». В 2019 г. ее примеру последовал Ford, оставивший в России в рамках СП с «Соллерсом» лишь выпуск легкого коммерческого Transit. Компании не выдержали конкуренции. У GM была низкой локализация выпускаемых в России автомобилей, а у Ford – избыток мощностей и слабые продажи.

Примеры GM и Ford в части ухода с рынка легковых автомобилей остались все-таки единичными решениями – большинство иностранных автоконцернов, пришедших в начале – середине 2000 остались в стране. Удержать их удалось благодаря выстроенной системе защиты рынка, стимулированию локализации и адекватным мерам поддержки спроса в периоды падения рынка.

То, что Россия по-прежнему интересна крупным автопроизводителям, доказывает и открытие в 2019 г. двух новых автозаводов – по выпуску немецких легковых Mercedes-Benz и китайских кроссоверов Haval.

Ограничения на ввоз европейских и японских автомобилей привели к увеличению импорта из Кореи и Китая.

Так, в 2019 году китайские производители автомобилей увеличили продажи в России на 14 %. Сократили продажи практически все автопроизводители за исключением Škoda и BMW (рост на 10 % и 6 % соответственно). Рост продаж китайского автопрома продолжился и в 2020 году: в первом квартале российский авторынок сократился на 2,8 %, а продажи китайских машин взлетели на 71 %.

В России автомобили корейских компаний обогнали по продажам и доле на рынке российские машины. Об этом сообщает аналитическое агентство «Автостат-Инфо». По его данным, за первые семь месяцев 2020 г. в стране было продано 187 885 корейских машин, что на 20 597 ед. меньше прошлогоднего результата продаж. Доля таких автомобилей в объеме всего авторынка РФ составляет 25,4 %.

Стоит отметить, что санкции неожиданно хорошо повлияли на российский автопром. Российское аналитическое агентство провело исследование автомобильного рынка, что позволило узнать о том, что общий уровень продаж новых моделей машин в 2019 году вышел на показатели 2014 года, и даже перешагнул их. Согласно полученным данным, российские компании смогли экспортировать на 17 % больше машин в 2019 году, чем это было годом ранее.

Всего в период с 1 января по 31 декабря 2019 года российские компании смогли продать различным странам более 110 тыс. новых транспортных средств, что позволило заработать целых 1,6 млрд. долл., что также превышает показатели 2018 года.



### 3 ВОЗДЕЙСТВИЕ ТАРИФНОГО И НЕТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ИМПОРТ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

#### 3.1 Порядок таможенного оформления и таможенного контроля легковых автомобилей

При прибытии автомобиля на таможенную территорию Российской Федерации физическое лицо, следующее на нем через таможенную границу Российской Федерации, представляет таможенному органу сведения об этом автомобиле, внося их в соответствующие графы пассажирской таможенной декларации, а также транспортные, товаросопроводительные и иные документы, в том числе:

– документ, удостоверяющий личность физического лица, ввозящего автомобиль;

– документы, содержащие сведения, позволяющие идентифицировать автомобиль, в том числе как обратно ввозимый автомобиль после его временного вывоза с территории Российской Федерации;

– документы, подтверждающие право собственности или владения на автомобиль лица, его перемещающего.

Теперь необходимо подробнее рассмотреть каждую группу документов.

Документы, удостоверяющие личность, могут быть двух видов:

1) Документы, удостоверяющие личность, имеющие универсальный характер.

2) Документы, удостоверяющие личность в отдельных случаях.

Документы, удостоверяющие личность, имеющие универсальный характер в зависимости от гражданской принадлежности можно представить в виде таблиц (таблицы 6,7).

Таблица 6 – Документы, удостоверяющие личность для граждан РФ

Описание	Документы	Основание
Удостоверение личности гражданина РФ на территории РФ (в пределах РФ)	Паспорт гражданина РФ; паспорт гражданина СССР (действителен до замены его в установленные сроки на паспорта гражданина РФ)	Указ Президента РФ от 13.03.1997 N 232; Постановление Правительства РФ от 08.07.1997 N 828
Удостоверение личности гражданина РФ за пределами РФ	Загранпаспорт гражданина РФ, в том числе содержащий электронные носители информации и содержащий на электронном носителе информации дополнительные биометрические персональные данные его владельца; дипломатический паспорт, в том числе содержащий электронные носители информации; служебный паспорт, в том числе содержащий электронные носители информации; загранпаспорт гражданина бывшего СССР (действителен до истечения срока его действия)	Указы Президента РФ от 21.12.1996 N 1752, от 19.10.2005 N 1222, от 29.12.2012 N 1709
Удостоверение личности военнослужащего РФ	Удостоверение личности военнослужащего РФ; военный билет солдата, матроса, сержанта, старшины, прапорщика, мичмана и офицера запаса	Постановление Правительства РФ от 12.02.2003 N 91; Приказ Министра обороны РФ от 18.07.2014 N 495
Удостоверение личности гражданина РФ на срок оформления паспорта гражданина РФ	Временное удостоверение личности гражданина РФ	Постановление Правительства РФ от 08.07.1997 N 828; Приказ МВД России от 16.11.2020 N 773

Таблица 7 – Документы, удостоверяющие личность для иностранных граждан и лиц без гражданства

Описание	Документы	Основание
Удостоверение личности иностранного гражданина в РФ	Паспорт иностранного гражданина; иной документ, установленный федеральным законом или признаваемый в соответствии с международным договором РФ в качестве документа, удостоверяющего личность иностранного гражданина	Федеральный закон от 25.07.2002 N 115-ФЗ
Удостоверение личности лица без гражданства в РФ	Документ, выданный иностранным государством и признаваемый в соответствии с международным договором РФ в качестве документа, удостоверяющего личность лица без гражданства; временное удостоверение личности лица без гражданства в РФ; разрешение на временное проживание; вид на жительство;	
Удостоверение личности отдельных категорий лиц, находящихся на территории РФ, подавших заявление о признании гражданами РФ или о приеме в гражданство РФ	Документ, удостоверяющий личность на период рассмотрения заявления о признании гражданином РФ или о приеме в гражданство РФ	Федеральный закон от 31.05.2002 N 62-ФЗ
Удостоверение личности лица, признанного беженцем	Удостоверение беженца	Федеральный закон от 19.02.1993 N 4528-1
Удостоверение личности лица, ходатайствующего о признании беженцем на территории РФ	Свидетельство о рассмотрении ходатайства о признании беженцем на территории РФ по существу	
Удостоверение личности лица, получившего временное убежище на территории РФ	Свидетельство о предоставлении временного убежища на территории РФ	Федеральный закон от 19.02.1993 N 4528-1 Постановление Правительства РФ от 09.04.2001 N 274

Документы, удостоверяющие личность в отдельных случаях в зависимости от целей и места их предоставления, имеют достаточно многочисленный

список, поэтому рассмотрим именно те, которые относятся к таможенному декларированию:

- удостоверение личности при осуществлении выезда из РФ и въезда в РФ;

- удостоверение личности при взаимных поездках граждан РФ и граждан другого государства.

Так, к удостоверению личности при осуществлении выезда из РФ и въезда в РФ относятся:

1) для граждан РФ:

- загранпаспорт гражданина РФ;

- дипломатический паспорт;

- служебный паспорт;

- временный документ, удостоверяющий личность гражданина РФ и дающий право на въезд (возвращение) в РФ (в определенных случаях).

2) для иностранных граждан – проездной документ (удостоверение личности лица, признанного беженцем, а также прибывших с ним членов его семьи и лиц, в отношении которых лицо, признанное беженцем, осуществляет опеку или попечительство, при выезде за пределы территории РФ и въезде на территорию РФ).

Следующая группа документов «Документы, содержащие сведения, позволяющие идентифицировать автомобиль, в том числе как обратно ввозимый автомобиль после его временного вывоза с территории Российской Федерации».

Согласно ФЗ № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», к документам, идентифицирующим транспортное средство относятся:

1) паспорт транспортного средства (паспорт шасси транспортного средства);

2) регистрационный документ.

Регистрационными документами являются:

- 1) свидетельство о регистрации транспортного средства;
- 2) регистрационные документы, установленные нормативными правовыми актами Российской Федерации, РСФСР, СССР, выданные до 1993 года, в том числе свидетельство о регистрации транспортного средства, технический паспорт транспортного средства, технический талон транспортного средства. Данные документы признаются устаревшими и аннулируются регистрационным подразделением при совершении регистрационных действий, а владельцу транспортного средства выдаются регистрационные документы, оформленные в соответствии с настоящим Федеральным законом.

Формы документов, идентифицирующих транспортное средство, и требования к ним устанавливаются регистрирующим органом.

Паспорта транспортных средств, оформленные взамен утраченных или пришедших в негодность, при отсутствии сведений об оформлении взамен них электронных паспортов, а также регистрационные документы выдаются регистрационным подразделением владельцам транспортных средств или их представителям.

И следующая, заключительная группа документов – документы, подтверждающие право собственности или владения на автомобиль лица, его перемещающего.

Правоустанавливающие документы на автомобиль необходимы для подтверждения правового статуса постоянного или временного владельца. Без них нельзя заключить ни одну юридически значимую сделку, а также доказать полномочия на использование авто в личных и служебных целях.

Данные о собственнике автомобиля содержатся в таких документах, как ПТС, СТС, страховой полис, а также договоре купли-продажи (дарения или мены) и других документах.

Необходимо разделять понятия:

- документ, подтверждающий право собственности;
- документ, удостоверяющий право собственности.

Документы, выдаваемые подразделениями ГАИ, таможней, страховыми организациями относятся к документам, подтверждающие право собственности:

1) ПТС (паспорт транспортного средства) – это документ, содержащий сведения об основных технических характеристиках автомобиля, сведения о собственнике, постановке на учет и снятии с учета.

2) СТС (свидетельство транспортного средства) – это документ, подтверждающий прохождение регистрации автомобиля и постановки его на учет.

Во всех указанных выше документах содержится информация о собственнике ТС. И все эти документы подтверждают факт владения автомобилем, т.е. являются документами, подтверждающими право собственности.

Отметим, что согласно статье 223 Гражданского кодекса Российской Федерации право собственности возникает с момента передачи вещи. Договор – это соглашение двух лиц об установлении, изменении или прекращении гражданских прав и обязанностей.

Помимо договора купли-продажи к документам, удостоверяющим право собственности относятся:

- договор мены;
- договор дарения;
- другие договоры, предусмотренные Гражданским кодексом;
- документы о выделении транспортных средств инвалидам, выдаваемые органами социальной защиты;
- решение суда;
- судебный приказ;
- постановления судебного пристава-исполнителя;
- свидетельство о праве на наследство;
- акт передачи автомобиля, полученного в качестве выигрыша.

При ввозе автомобиля непосредственно для оформления декларации необходимо предъявить:

- правоустанавливающие бумаги (они рассмотрены выше);

- купчую или инвойс;
- таможенную расписку;
- транзитную декларацию;
- учетную карточку с приложением (декларация ТД-7);
- страховку.

Инвойс (англ. invoice) – счёт, выставленный продавцом-экспортёром покупателю на оплату продукции или услуг. Используется при экспортно-импортных операциях, аналогом во внутренней торговле является счёт-фактура. Наличие инвойса обязательно для проведения таможенного оформления и таможенного контроля.

Таможенная расписка – это документ, подтверждающий внесение денежных средств на счет или в кассу таможенного органа в качестве обеспечения уплаты таможенных платежей.

Транзитная декларация – это документ, представляемый таможенному органу при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита. Транзитная декларация представляется на перевозку товаров, перемещаемых от одного отправителя в адрес одного получателя по одному транспортному (перевозочному) документу.

В свою очередь, таможенная процедура таможенного транзита — это таможенная процедура, в соответствии с которой товары перевозятся (транспортируются) от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру.

Декларация ТД-7 – то пассажирская транспортная декларация, которая требуется при перевозке личного легкового автомобиля через таможенную границу Российской Федерации. Документ сообщает сведения о владельце авто, а также о транспортном средстве. Он может быть заполнен как самим физическим лицом, перевозимым авто, так и нанимаемым специалистом.

Таможенное оформление автомобиля – это обязательная процедура для

всех машин, перемещаемых через таможенную границу РФ. Это очень актуальная тема для тех, кто планирует совершить покупку транспортного средства за границей. Знание основных правил таможенного оформления не помешает так же тем, кто предпочитает покупать иностранные автомобили.

Процедура состоит из нескольких этапов таможенного оформления автомобилей для физических лиц. Представим этапы в виде схемы, и далее дадим им характеристику (рисунок 6).

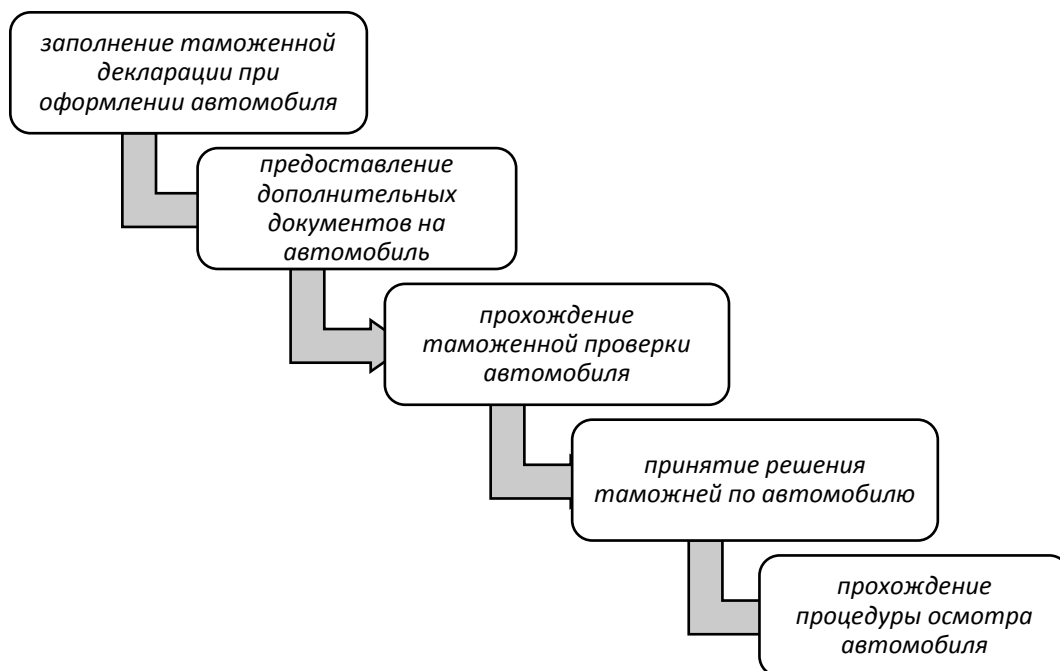


Рисунок 6 – Этапы таможенного оформления и таможенного контроля легковых автомобилей

Первый этап – заполнение таможенной декларации при оформлении автомобиля.

Вписывать в таможенную декларацию при заполнении необходимо только достоверные сведения. В документе обязательно должен быть регистрационный номер, который, впоследствии, будет занесен в базу данных. В декларации требуется указать информацию о владельце авто, к которым относятся адрес, паспортные данные и т.д., данные о ввозимом автомобиле и сведения, необходимые для льготного оформления ТС. При предоставлении последних необходимо указать дату выдачи и номер прилагаемого документа.



Второй этап – предоставление дополнительных документов на автомобиль.

Заполнив декларацию и иные необходимые документы, необходимо передать их инспектору, который займется их изучением.

Третий этап – прохождение таможенной проверки автомобиля.

Инспектор изучает сведения, указанные в декларации и наличие всех необходимых документов. Обязательными при таможенном оформлении транспортных средств считаются:

- технические документы автомобиля;
- указание цели ввоза авто (проверяется, предоставляются ли льготы по уплате пошлин);
- пробег транспортного средства на день осмотра.

Четвертый этап – принятие решения таможенной по автомобилю.

Изучив представленные документы, таможенный инспектор может принять их для дальнейшей работы или же, в случае необходимости, попросит предоставить дополнительные документы, которые также являются необходимыми для проведения таможенного оформления (таможенное оформление авто) и контроля.

Пятый этап – прохождение процедуры осмотра автомобиля.

Таможенный инспектор, в присутствии владельца транспортного средства, на специально оборудованной площадке проводит осмотр авто, во время которого проверяется на достоверность информация, указанная в декларации.

В случае обнаружения нарушения таможенных правил или при наличии достаточных оснований для сомнения в подлинности представленных документов, инспектором составляется протокол о выявленных нарушениях таможенных правил, а автомобиль помещается на склад временного хранения.

Если же нарушений при осмотре не выявлено, инспектор, проверив правильность заполнения всех граф таможенной декларации, делает в ней запись – «Проверено», которая закрепляется подписью с указанием Ф.И.О., и личной печатью, указывается также дата оформления документа.

По представленному пакету документов, в двух экземплярах составляется опись, которая вместе с документами передается в отдел таможенного оформления (ОТС) и валютного контроля (ВК), где проверяется таможенная стоимость транспортного средства, которая была заявлена, а также изучаются понесенные владельцем дополнительные траты при перегоне авто до таможенной границы РФ. Каждый экземпляр описи заверяется подписями инспекторов ВК и ОТС, которые приняли документ, также ставится дата. По завершению данной процедуры документы следуют в отдел таможенных платежей (ОТП), в котором идет расчет таможенных платежей на автомобиль, после чего в декларации заполняется графа «Таможенные платежи».

Вычислив итоговую сумму, инспектор ставит личную печать, подпись, вписывает Ф.И.О., и указав дату проверки, передает все документы по описи в отдел оформления авто.

После чего таможенные документы заполняются, осуществляется выписка таможенного приходного ордера, необходимого для уплаты таможенных платежей при таможенном оформлении легковых автомобилей. Принимаются сами платежи.

Данные о ввезенном транспортном средстве и его владельце вносятся в компьютер.

В то же время совершается проверка:

– были ли ранее оформлены какие-либо транспортные средства на лицо, заявляющее о ввозе автомобиля на территорию Российской Федерации в льготном порядке;

– количество авто, ввезенных физическим лицом на территорию РФ в течение одного календарного года;

– находится ли авто в розыске.

По завершению процедуры, в 2 экземплярах заполняется удостоверение ввоза автомобиля. Один из экземпляров остается в таможенном органе, что соответствует правилам хранения документов строгой отчетности, второй выдается владельцу. На удостоверение ставится гербовая печать таможенного орга-

на и личная печать и подпись инспектора, которым был выдан документ. После чего в таможенную декларацию вписывается номер и дата оформления.

Завершается таможенное оформление автомобиля заполнением паспорта транспортного средства (ПТС).

При ввозе в Россию автомобилей взимается утилизационный сбор. Его берут один раз для утилизации автомобиля в соответствии с экологическими требованиями. Его величина зависит от базовой ставки и коэффициента. Коэффициент устанавливается законодательно и зависит от объёма двигателя.

Таблица 8 – Коэффициент расчета суммы утилизационного сбора / сумма в рублях

Транспортные средства с рабочим объёмом двигателя	Новые транспортные средства до 3 лет		Транспортные средства, с даты выпуска которых прошло более 3 лет	
	k	сумма, руб.	k	сумма, руб.
	Легковые автомобили Базовая ставка равна 20000 рублей			
до 1000 см <sup>3</sup>	1,65	33000 руб.	6,15	123000 руб.
1000 см <sup>3</sup> - 2000 см <sup>3</sup>	4,2	84000 руб.	15,69	313800 руб.
2000 см <sup>3</sup> - 3000 см <sup>3</sup>	6,3	126000 руб.	24,01	480200 руб.
3000 см <sup>3</sup> - 3500 см <sup>3</sup>	5,73	114600 руб.	28,50	570000 руб.
от 3500 см <sup>3</sup>	9,08	181600 руб.	35,01	700200 руб.

Утилизационный сбор для транспортных средств категории М1, в том числе легковых автомобилей и автомобилей повышенной проходимости категории G, а также специальные и специализированные транспортные средства указанной категории. К М1 – относятся механические транспортные средства, имеющие не менее 4 колёс и используемые для перевозки пассажиров и имеющие не более 8 мест, не считая водителя.

Оформление таможенной декларации на транспортное средство – обязательный этап при прохождении таможенного контроля и пересечения границы, варианты заполнения и другие нюансы различаются исходя из вида груза и целей перевозчика. Заполнение разрешительного документа требуется для того,

чтобы подтвердить законность перевозки ТС, а также определить таможенную стоимость для оплаты таможенных пошлин и других платежей.

Таможенному декларированию и выпуску подлежат транспортные средства международной перевозки, перемещаемые через таможенную границу ЕАЭС (п. 1 ст. 278 ТК ЕАЭС):

– при ввозе на таможенную территорию ЕАЭС временно ввозимых транспортных средств международной перевозки и их последующем обратном вывозе;

– при вывозе с таможенной территории ЕАЭС временно вывозимых транспортных средств международной перевозки и их последующем обратном ввозе.

Декларантом транспортных средств международной перевозки выступает перевозчик или иное лицо, действующее по его поручению (п. 2 ст. 278 ТК ЕАЭС).

В качестве декларации на транспортное средство могут использоваться стандартные документы перевозчика, предусмотренные международными договорами государств-членов ЕАЭС с третьей стороной в области транспорта. Но это возможно, если в таких документах содержатся все сведения, которые указываются в декларации на транспортное средство (п. 4 ст. 278 ТК ЕАЭС).

Декларация на транспортное средство может подаваться на бумажном носителе или в электронном виде. При подаче декларации на бумаге к ней прикладываются документы, подтверждающие заявленные в декларации сведения. Подача декларации в виде электронного документа не требует представления документов, подтверждающих сведения, указанные в такой декларации (п. 5 ст. 278 ТК ЕАЭС).

При таможенном декларировании перемещаемых товаров для личного пользования в письменной форме декларант обязан:

1) представить таможенному органу документы, на основании которых заполнена таможенная декларация, в том числе подтверждающие уплату таможенных платежей либо обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов;

2) предъявить декларируемые товары по требованию должностного лица таможенного органа;

3) уплатить причитающиеся таможенные платежи или обеспечить уплату таможенных пошлин, налогов в случаях, установленных ТК ТС и Соглашением;

4) выполнять иные требования, предусмотренные таможенным законодательством таможенного союза.

Итак, согласно Таможенному кодексу, при вывозе или ввозе транспортного средства через таможенные пункты на территории ТС ЕАЭС необходимо оформить и предоставить декларацию на ТС, на основании которой оно будет выпущено представителями таможни далее. В ней указываются сведения:

- о перевозимом грузе;
- о пути следования;
- о целях, с которыми пересекается граница;
- об оборудовании и запчастях, которые находятся в транспорте.

Приведем общие правила заполнения таможенной декларации транспортного средства (ТДТС), утвержденные Решением комиссии Таможенного союза.

ТДТС состоит из листа формата А4 по форме, утвержденной решением Комиссии Таможенного союза.

ТДТС заполняется заглавными буквами с использованием печатающих устройств или от руки печатными буквами, разборчиво, не должна содержать подчисток, помарок и исправлений.

Допускается указание наименований и адресов иностранных лиц латинскими буквами. Номера, марки и модели транспортных средств международной перевозки (ТСМП) указываются на языке оригинала, в том числе с использованием букв латинского алфавита.

Если в графах ТДТС недостаточно места для заявления сведений или проставления служебных отметок должностным лицом таможенного органа, то необходимые сведения указываются на оборотной стороне ТДТС. При этом в графе ТДТС производится запись: «СМ. ОБОРОТ». Допускается также указа-

ние необходимых сведений на дополнительных листах, при этом в соответствующей графе ТДТС производится запись «СМ. ДОП. ЛИСТ».

Сведения, указываемые на оборотной стороне ТДТС и (или) на дополнительных листах, заверяются подписью декларанта, а также должностным лицом путем проставления подписи и оттиска личной номерной печати.

ТДТС заполняется отдельно на самоходные и несамоходные ТСМП, в том числе контейнеры.

ТДТС может быть подана на состав ТСМП, если все остальные сведения, за исключением сведений о транспортном средстве, относятся ко всему составу, то в графе 3 «Транспортное средство» сведения о каждом транспортном средстве указываются с новой строки.

При вывозе с таможенной территории Евразийского экономического союза (далее - таможенная территория) временно ввезенных ТСМП и ввозе на такую территорию временно вывезенных ТСМП таможенному органу в качестве ТДТС допускается представлять ТДТС, представленную при декларировании временно ввозимых или временно вывозимых ТСМП соответственно.

Сведения, заявленные в ТДТС, могут быть изменены и (или) дополнены при соблюдении условий, предусмотренных статьей 191 Кодекса.

Изменения и (или) дополнения в ТДТС вносятся уполномоченным работником декларанта или таможенного представителя с использованием печатающего устройства или от руки печатными буквами путем зачеркивания ошибочных сведений и внесения (надписывания) над ними верных сведений.

Каждое изменение и (или) дополнение заверяется подписью уполномоченного лица с проставлением оттиска печати, если в соответствии с законодательством государства - члена Евразийского экономического союза лицо должно иметь печать, и должностным лицом путем проставления даты, подписи и оттиска личной номерной печати.

При необходимости таможенный орган может потребовать заполнения новой ТДТС.

ТДТС предоставляется в таможенный орган в двух экземплярах (если

иное не установлено регулируемыми таможенными правоотношениями международными договорами и актами, составляющими право Евразийского экономического союза), которые распределяются следующим образом:

- первый экземпляр остается в таможенном органе, которому декларируется ТСМП;
- второй экземпляр возвращается декларанту.

После проверки таможенной декларации на транспортное средство, сверки указанной в ней информации с фактическими данными, таможенным специалистом будет выдано разрешение на международную перевозку.

### **3.2 Проблемы таможенно-тарифного регулирования импорта легковых автомобилей в РФ**

Важность процесса перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС невозможно переоценить, так как на нем строится система взимания таможенных и иных платежей, институт таможенного декларирования и таможенного контроля, позволяющие обеспечить как экономическую, так и государственную безопасность государства. Таможенная статистика свидетельствует о том, что ежегодно таможенный контроль на таможенных границах ЕАЭС проходят более 85 млн физических лиц (с ежегодными колебаниями в 1-1,5 %) и более 30 млн зарегистрированных юридических лиц (с ежегодными колебаниями в 0,7-1 %).

Наибольший интерес среди перевозимых физическими лицами товаров вызывают транспортные средства, в частности легковые автомобили, приобретение которых в последние годы стало особенно актуальным. Это связано с различными модификационными способностями ввозимых автомобилей (например, комплектация, объем, цвет и иные узлы, которые невозможно приобрести на отечественном рынке).

За последние 10 лет доля импортных иномарок на российском рынке сократилась в 3 раза и достигла исторического минимума – около 15 %. Между тем, с сентября 2019 года в рамках своих обязательств перед ВТО Россия в последний раз снизила пошлины на ввоз автомобилей, которые достигли целевых

значений: 15 % для новых машин и 17 % – для подержанных.

Но несмотря на это, таможенный сбор при ввозе автомобилей, акцизы и НДС, а также установка ЭРА-ГЛОНАСС обходятся примерно в 2,5 тыс. евро за один автомобиль. Эти расходы повлияют на рост стоимости автомобилей на 3 – 10 %. Несмотря на локализацию производства в России, цены на новые авто из-за дополнительных расходов будут повышаться, в связи с чем спрос на них будет сокращаться – это невыгодные условия для расширения модельного ряда. На объемы импорта снижение таможенных пошлин на легковые автомобили никак не повлияет, так как рост продаж новых импортных иномарок объясняется, прежде всего, повышением спроса на редкие или премиальные автомобили, которые не производятся в России.

Но также стоит отметить, что отечественный покупатель уже убедился в том, что российская сборка не уступает импортной с точки зрения качества автомобилей. В долгосрочной перспективе именно бренды, локализовавшие производство, получают преимущество на рынке.

Вместе с тем, экономически целесообразным может оставаться импорт дорогих автомобилей, а также нишевых моделей, нацеленных на штучные продажи. Для них размер платежей за импорт продукции не столь значительно влияет на цену и спрос, а издержки на развертывание локального производства не могут быть покрыты за счет продаж. Аналогично, благодаря мерам правительства, сократился и импорт автомобилей с пробегом, поскольку ввезенные из-за рубежа автомобили оказываются неконкурентоспособными по цене. Исключением остаются отдельные экземпляры под конкретный узкий запрос.

Контроль за ввозом подержанных автомобилей также усилили – теперь их осмотром занимаются испытательные лаборатории. Это закрывает путь на российские дороги «конструкторам» из Японии и другим потенциально опасным автомобилям. Под угрозой оказались иномарки из США.

Так, переход на электронный ПТС вскрыл ряд проблем с оформлением ввозимых в Россию подержанных автомобилей. Ранее на мелкие проблемы в системе закрывали глаза: огромное количество посредников заочно оформляли



нужные документы через испытательные лаборатории, где техническое состояние таких автомобилей на самом деле не проверяли. Такая ситуация сложилась на Дальнем Востоке – по этой причине с переходом на ЭПТС в ноябре 2020 года там произошел коллапс с поставками подержанных иномарок из Японии.

До перехода на новую систему бумажные ПТС на них оформляли сотрудники таможни – по 250-300 автомобилей в день. Но с 1 ноября 2020 года бумажные ПТС таможня выдавать перестала: брокеров и перекупщиков стали отправлять в испытательные лаборатории оформлять ЭПТС. Местные лаборатории просто оказались не готовы к такому потоку и первое время оформляли по 10-20 ЭПТС в день, что привело к коллапсу.

С 1 июля 2021 года в силу вступил ГОСТ 33670-2015 «Автомобильные транспортные средства единичные. Методы экспертизы и испытаний для проведения оценки соответствия».

ГОСТ регламентирует проверки, которые в обязательном порядке должны будут пройти ввозимые в Россию подержанные автомобили. Для этого Росстандарт создал специальные лаборатории и пункты осмотра. Они расположены вблизи от портов, откуда в основном ввозятся в Россию такие машины.

Из-за различных требований к автомобилям в разных странах могут возникнуть проблемы с подтверждением соответствия. Например, автомобили с правым рулем требуют дополнительной настройки осветительных приборов: пройти оценку соответствия с недоработанными фарами не получится, потому что они слепят едущих по встречной полосе. Дополнительно придется установить кнопку ЭРА-ГЛОНАСС.

Практика ввоза легковых транспортных средств свидетельствует, что в настоящее время порядок совершения таможенных операций в отношении ввозимых легковых транспортных средств требует совершенствования, несмотря даже на значительные изменения в таможенном законодательстве, так как существует достаточно много различного рода неудобств при совершении таможенных операций, связанных с ввозом легковых автомобилей на таможенную территорию ЕАЭС.

Хотелось бы прояснить некоторые аспекты таможенного законодательства ЕАЭС, которые неудобны и неэффективны и требуют совершенствования. Так, например, таможенные органы ЕАЭС рекомендуют внесение обеспечения уплаты таможенных платежей в таможенном органе, находящемся по месту временного или постоянного проживания физического лица (обеспечение уплаты таможенных платежей необходимо внести при помещении легковых транспортных средства под таможенную процедуру таможенного транзита) до момента его выезда за пределы таможенной границы ЕАЭС с целью покупки иностранного транспортного средства. Согласно таможенному законодательству ЕАЭС физическое лицо также может внести обеспечение уплаты таможенных платежей при ввозе легкового транспортного средства, находясь в пункте пропуска. Однако надо заметить, что при этом физическому лицу понадобится вывезти намного больше денежных средств за пределы таможенной территории ЕАЭС. Потому как, внося денежные средства на депозит, физическое лицо вынуждено на территории РФ заново вносить средства для уплаты таможенных платежей, так как средств с депозита снять нет возможности сразу. При этом физическому лицу еще придется написать заявления на возврат денег с депозита, так как транспортное средство уже пересекло границу.

### **3.3 Перспективы импорта легковых автомобилей в РФ**

Последствия мирового финансового кризиса 2008 года, отразившиеся на показателях импорта в 2009 году, введение утилизационного сбора 01.09.2012, сокращение импорта более, чем в 2 раза, из-за резкого скачка иностранной валюты в конце 2014 года. Негативные последствия этих событий были частично сглажены постепенным снижением ставок таможенных пошлин на протяжении семи лет. В целом, импорт легковых автомобилей остается привлекательным. Таким образом, стоит принять меры, направленные на поддержку российских автопроизводителей.

Проведенный анализ рынка автомобилей показал, что импорт автомобилей остается привлекательным, несмотря на рост курсов валют, утилизационный сбор и необходимость установки оборудования «ЭраГлонасс». Снижение

ввозных таможенных пошлин приведет к тому, что покупка импортного автомобиля станет еще более привлекательной.

Так, объемы импорта легковых автомобилей в России увеличились в январе–феврале 2021 года сразу на 54,9 % в годовом сопоставлении до 41,8 тыс. штук. В стоимостном выражении импорт легковых автомобилей вырос за этот период на 51,3 % до 1,062 млрд. долл.

Правительство РФ утвердило Стратегию развития автомобильной промышленности до 2025 года. Рассмотрим основные прогнозы, сделанные в стратегии.

На рынке легковых автомобилей ожидаются два основных тренда: спрос, падавший в прошлые годы, вырастет в ближайшие семь лет. Рост обеспечат два фактора: восстановление покупательной способности и разные меры стимулирования, такие как трейд-ин и маркетинговые ходы. Впрочем, продажи не достигнут уровня 2012 года, когда был потребительский бум и россияне купили 2,8 млн автомобилей. К 2025 году, по мнению составителей стратегии, в стране продадут 2,21 млн легковых автомобилей.

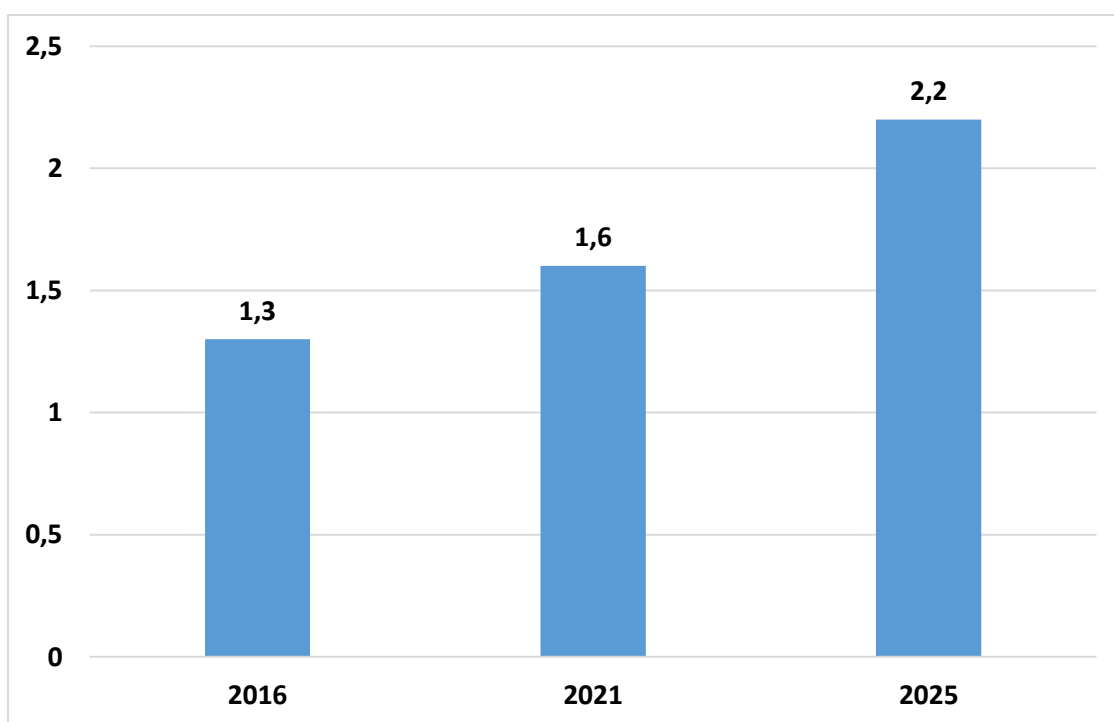


Рисунок 7 – Прогноз продажи легковых автомобилей в РФ (млн штук, в год)

Через семь лет россияне будут покупать меньше импортных автомобилей. В 2025 году их доля от общего объема продаж снизится до 13–14 %. Для сравнения: в 2016 году 20,2 % покупаемых автомобилей были ввезены из-за границы.

Это не означает, что на дорогах будет появляться больше автомобилей отечественного производства. Сегодня многие иностранные марки имеют российскую сборку. Все иномарки – лидеры продаж прошлого года – Kia Rio, Volkswagen Polo, Hyundai Solaris – собраны в России.

Эти два тренда провоцируют следующий: производство легковых автомобилей в России вырастет на 35-45 % к 2025 году. Заводы будут выпускать больше, чем планируют продавать на внутреннем рынке. Производители рассчитывают на экспорт автомобилей.

Аналитическое агентство Автостат сделало прогноз, что до 2025 года на вторичном рынке станет больше иномарок. Так, согласно базовому сценарию, в 2021 году объем продаж легковых автомобилей с пробегом может снизиться на 1 % относительно 2020 года, в результате чего его объем составит около 5,4 млн. автомобилей. Эксперты полагают, что в 2022 - 2024 годах будет происходить постоянный рост рынка, но темпы его будут невысокими. Не исключено, что в период 2023 - 2024 годов может наступить «пик» продаж в связи насыщением рынка.

Что касается марочной структуры рынка, то здесь будет происходить заметное смещение продаж в сторону иномарок. Это связано с выбытием устаревших автомобилей российских марок, таких как LADA, ГАЗ, УАЗ, ОКА, ЗАЗ. Соответственно, наиболее высокий рост продаж автомобилей с пробегом можно ожидать от таких марок, как KIA, Hyundai, Renault, Volkswagen, Skoda.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таможенное оформление автомобиля – это обязательная процедура для всех машин, перемещаемых через таможенную границу РФ. Это очень актуальная тема для тех, кто планирует совершить покупку транспортного средства за границей. Знание основных правил таможенного оформления не мешает так же тем, кто предпочитает покупать иностранные автомобили.

Классификация легковых автомобилей производится как по классам, так и по типу кузова. Легковые автомобили относятся к колесному классу автотранспорта согласно общепринятой классификации.

При прибытии автомобиля на таможенную территорию Российской Федерации физическое лицо, следующее на нем через таможенную границу Российской Федерации, представляет таможенному органу сведения об этом автомобиле, внося их в соответствующие графы пассажирской таможенной декларации, а также транспортные, товаросопроводительные и иные документы.

Процедура состоит из нескольких этапов таможенного оформления автомобилей для физических лиц: первый этап – заполнение таможенной декларации при оформлении автомобиля; второй этап – предоставление дополнительных документов на автомобиль; третий этап – прохождение таможенной проверки автомобиля; четвертый этап – принятие решения таможней по автомобилю; пятый этап – прохождение процедуры осмотра автомобиля. Завершается таможенное оформление автомобиля заполнением паспорта транспортного средства (ПТС).

Российский авторынок можно охарактеризовать следующим образом:

- дефицит платежеспособного спроса;
- большая потенциальная ёмкость рынка;
- значительные производственные мощности автозаводов;
- высокий процент незагруженных мощностей;
- большой объём государственных субсидий, льгот и дотаций;

- низкая конкурентоспособность отечественных производителей (LADA);
- доминирование 4-5 моделей легковых автомобилей в структуре спроса при широком ассортименте выпускаемых моделей.

Ключевые негативные факторы, определяющие состояние российского рынка и отрасли, сохраняли свое влияние на всем протяжении рассматриваемого нами периода. К числу таких факторов можно отнести относительно низкую конкурентоспособность продукции российского автопрома на мировом рынке, а также слабость внутреннего спроса, обусловленную произошедшим в 2015 году и так и не восстановившимся снижением покупательной способности населения.

В 2020 году дополнительное крайне негативное влияние на отрасль оказал фактор пандемии коронавируса, в результате которого в первом полугодии существенно сократились объемы производства и выручка автопрома, а также обозначился спад инвестиционной активности, ставший в свою очередь следствием не только сокращения объемов выпуска техники, но и роста неопределенности будущих перспектив сегмента производства легковых автомобилей.

Анализ рынка легковых автомобилей показал, что основную долю рынка занимают отечественные автомобили и иностранные автомобили российской сборки. С 2013 по 2017 год доля рынка иностранных автомобилей российской сборки выросла с 45 % до 57 %, доля рынка импортных автомобилей сократилась с 34 % до 17 %. В ТОП-10 стран импортеров легковых автомобилей в Россию входят Япония, она занимает 1 место, Германия – 2 место, США – 3 место.

Вступление в силу санкций Евросоюза в отношении РФ в 2015 году, украинский кризис, рецессия в мировой экономике и снижение цены за баррель нефти ниже 100 долл. США оказали серьезное влияние на российский финансовый рынок. Однако ведущих зарубежных производителей автомобилей, вложивших немалые денежные средства в экономику РФ, не напугали возможные санкции против России. Российский авторынок для них является высокоперспективным, они намерены и дальше продолжать наращивать свои мощности в РФ.

Ограничения на ввоз европейских и японских автомобилей привели к увеличению импорта из Кореи и Китая. Так, в 2019 году китайские производители автомобилей увеличили продажи в России на 14 %. В России автомобили корейских компаний обогнали по продажам и доле на рынке российские машины.

Стоит отметить, что санкции неожиданно хорошо повлияли на российский автопром. Российское аналитическое агентство провело исследование автомобильного рынка, что позволило узнать о том, что общий уровень продаж новых моделей машин в 2019 году вышел на показатели 2014 года, и даже перешагнул их. Согласно полученным данным, российские компании смогли экспортировать на 17% больше машин в 2019 году, чем это было годом ранее.

Проведенный анализ рынка автомобилей показал, что импорт автомобилей остается привлекательным, несмотря на рост курсов валют, утилизационный сбор и необходимость установки оборудования «ЭраГлонасс». Снижение ввозных таможенных пошлин приведет к тому, что покупка импортного автомобиля станет еще более привлекательной. Правительство РФ утвердило Стратегию развития автомобильной промышленности до 2025 года. К 2025 году, по мнению составителей стратегии, в стране продадут 2,21 млн легковых автомобилей. А через семь лет россияне будут покупать меньше импортных автомобилей. В 2025 году их доля от общего объема продаж снизится до 13–14 %.

Оформление таможенной декларации на транспортное средство – обязательный этап при прохождении таможенного контроля и пересечения границы, варианты заполнения и другие нюансы различаются исходя из вида груза и целей перевозчика. Заполнение разрешительного документа требуется для того, чтобы подтвердить законность перевозки ТС, а также определить таможенную стоимость для оплаты таможенных пошлин и других платежей.

Декларантом транспортных средств международной перевозки выступает перевозчик или иное лицо, действующее по его поручению. Декларация на

транспортное средство может подаваться на бумажном носителе или в электронном виде.



## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Автостат. Как снижение пошлин повлияет на импорт иномарок? 2019. – URL: [https://www.autostat.ru/editorial\\_column/40875/](https://www.autostat.ru/editorial_column/40875/) - 07.03.2022.
- 2 Автостат. Прогноз до 2025 года: на вторичном рынке станет больше иномарок. – URL: <https://www.autostat.ru/news/46817/> - 07.03.2022.
- 3 Агапова, А.В., Матвеева, Е.Г. Применение таможенных платежей при ввозе легковых автомобилей для личного пользования / А.В. Агапова, Е.Г. Матвеева // Международная торговля и торговая политика. 2016. – №1 (5). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/primenenie-tamozhennyh-platezhey-pri-vvoze-legkovyh-avtomobiley-dlya-lichnogo-polzovaniya> - 18.03.2022.
- 4 Буваева, Н. Международное таможенное право: учебник. / Н. Буваева. – М.: Юрайт, 2018. – 376 с.
- 5 Бутов, А.М. Рынок новых легковых автомобилей в России. / А.М. Бутов // Национальный исследовательский университет Высшая школа экономики. 2020. – 89 с.
- 6 Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) (ред. от 01.10.2019) (с изм. и доп., вступ. в силу с 28.10.2021).
- 7 Иванова, В.Ю. Таможенные пошлины во внешнеторговой деятельности. / В.Ю. Иванова. // Вестник Сибирского федерального университета. 2018. – №3. – С. 11-13.
- 8 Какие автомобили относятся к легковым: правила определения. – URL: <https://autoservice-ap.ru/blog/kakie-avtomobili-otnosyatsya-k-legkovym/> - 14.11.2021.
- 9 Капустина, Л.М. Прогноз развития российского рынка легковых автомобилей / Л.М. Капустина, А.М. Бражников// Уральский государственный экономический университет. 2017. – С. 1741-1750.
- 10 Каримкулов К.М., Хамроев У.Р. Классификации легковых автотранспортных средств на основе товарной номенклатуры / К.М. Каримкулов, У.Р. Хамроев // Universum: технические науки. 2020. – №9-2 (78). – С. 8-15

- 11 Лидеры авторынка в России // Аналитическое агентство «Автостат» [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.autostat.ru> - 07.03.2022.
- 12 Новикова, С.А. Таможенное дело : учебник для бакалавриата и магистратуры / С.А. Новикова. – М. : Юрайт, 2018. – 302 с.
- 13 Покровская, В. В. Внешнеэкономическая деятельность в 2 ч. Часть 2. : учебник для бакалавриата и магистратуры / В. В. Покровская. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Юрайт, 2017. – 369 с.
- 14 Попова, Л.И. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств : учебное пособие для вузов / Л.И. Попова. – 2-е изд., испр. и доп. – М. : Юрайт, 2018. – 311 с.
- 15 Постановление Правительства РФ от 20.11.2008 N 872 (ред. от 21.06.2021) «Об утверждении Правил осуществления контроля при пропуске лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации»
- 16 Приказ ФТС России от 30.07.2013 N 1407 (ред. от 12.02.2016) «Об утверждении Концепции централизации учета таможенных и иных платежей и ведения единого лицевого счета участника внешнеэкономической деятельности»
- 17 Прокушев, Е.Ф. Внешнеэкономическая деятельность : учебник и практикум для прикладного бакалавриата / Е. Ф. Прокушев, А. А. Костин ; под ред. Е. Ф. Прокушева. – 10-е изд., перераб. и доп. – М. : Юрайт, 2018. – 450 с.
- 18 Рамблер. Новые правила ввоза иномарок в Россию с 1 июля 2021 года. / Рынки. ГИБДД. 28.06.2021. – URL: <https://finance.rambler.ru/markets> - 07.03.2022.
- 19 Решение Комиссии Таможенного союза от 14.10.2010 N 422 (ред. от 01.11.2016) «О форме таможенной декларации на транспортное средство и Инструкции о порядке ее заполнения»
- 20 Решение Комиссии таможенного союза от 18.11.2010 г. № 511 (ред. от 01.11.2016) «Об Инструкции о порядке совершения отдельных таможенных

операций в отношении временно ввозимых и временно вывозимых транспортных средств международной перевозки»

21 Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 20.12.2017 N 107 (ред. от 28.05.2019, с изм. от 29.04.2020) «Об отдельных вопросах, связанных с товарами для личного пользования»

22 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ред. от 29.05.2019) (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза).

23 Федеральная служба государственной статистики. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gks.ru> – 07.03.2022.

24 Федеральная таможенная служба. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.customs.ru> – (дата обращения: 18.03.2022).

25 Федеральный закон от 03.08.2018 N 283-ФЗ (ред. от 11.06.2021) «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

26 Федеральный закон от 03.08.2018 N 289-ФЗ (ред. от 02.07.2021) «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 22.08.2021).

27 Федеральный закон от 15.11.2010 N 304-ФЗ «О ратификации Соглашения о представлении и об обмене предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу таможенного союза»

28 Штрикова, Д.Б. Совершенствование регулирования объемов импорта легковых автомобилей в системе государственного регулирования внешнеэкономической деятельности / Д.Б. Штрикова. А.В. Губанова // Вопросы управления. 2019. – №4 (59). – С. 148-158

29 Ягубов, Ш.В., Ваганова О.Е. Совершенствование процесса совершенствования таможенных операций при ввозе легковых автомобилей для личного поль-

зования на территорию Евразийского экономического союза / Ш.В. Ягубов, О.Е. Ваганова // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. 2018. – №1 (70). – С. 68-73.

# ПРИЛОЖЕНИЕ А

## Форма таможенной декларации на транспортное средство

УТВЕРЖДЕНА Решением Комиссии Таможенного союза от 14.10.2010 № 422				
<b>Форма таможенной декларации на транспортное средство</b>				
ТАМОЖЕННАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ НА ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО				
1. Ввоз - <input type="checkbox"/> Вывоз - <input type="checkbox"/>		2. Регистрационный №		
3. Транспортное средство:				
марка, модель	тип	номер регистрации	страна регистрации	идентификационный номер
4. Лицо, осуществляющее перевозку товаров				
Лицо, ответственное за использование транспортного средства				
5. Маршрут			6. Экипаж	
7. Пассажиры	Да - <input type="checkbox"/>	8. Припасы	Да - <input type="checkbox"/>	9. Сведения о товаре
	Нет - <input type="checkbox"/>		Нет - <input type="checkbox"/>	Да - <input type="checkbox"/>
				Нет - <input type="checkbox"/>
10. Запасные части и оборудование				
Да - <input type="checkbox"/> Нет - <input type="checkbox"/>				
11. Цель ввоза/вывоза			12. Дополнительные сведения	
13. Подпись лица, заявляющего сведения			дата заполнения	
ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ				
<b>A</b> Таможенный орган, оформивший временный ввоз (вывоз) -	<b>B</b> Таможенный орган, оформивший завершение временного ввоза (вывоза) -	<b>C</b> Промежуточный таможенный орган -		
дата регистрации ТДТС	дата регистрации ТДТС	дата совершения таможенной операции -		
формы таможенного контроля	формы таможенного контроля	формы таможенного контроля		
Срок временного ввоза		Продление срока временного ввоза		
Особые отметки	Особые отметки	Особые отметки		