


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
«18» июня 2024 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Особенности таможенного контроля легковых автомобилей, ввозимых
на территорию РФ в условиях параллельного импорта

Исполнитель
студент группы 837 зс



(подпись, дата)

А. И. Волкова

Руководитель
диссерт



(подпись, дата)

Е. А. Царевская


Нормоконтроль



(подпись, дата)

О. В. Шпак

Рецензент



(подпись, дата)

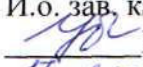
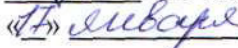
Н. А. Чалкина

Благовещенск 2024

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
 В.В. Ульянова
 2024г.

ЗАДАНИЕ

К дипломной работе (проекту) студента: Волковой Анны Игоревны

1. Тема дипломной работы (проекта): «Особенности таможенного контроля легковых автомобилей ввозимых на территорию РФ в условиях параллельного импорта»

(утверждено приказом от 17.01.2024 №64-уч)

2. Сроки сдачи студентом законченной работы (проекта) 11.06.24

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту): учебная, методическая литература, интернет – ресурсы, статистические и аналитические данные

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов): 1 Теоретические аспекты таможенного контроля легковых автомобилей ввозимых в РФ в условиях параллельного импорта 2 Анализ таможенного контроля легковых автомобилей ввозимых в РФ в условиях параллельного импорта 3 Совершенствование таможенного контроля легковых автомобилей ввозимых в РФ в условиях параллельного импорта

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

Количество страниц в дипломной работе 72, 21 рисунков, 17 таблиц, 52 источника литературы

6. Дата выдачи задания 17.01.2024

Руководитель дипломной работы (проекта): Царевская Елена Александровна, доцент.

(фамилия, имя, отчество, должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата): 17.01.2024

 (подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 72 с., 17 таблиц, 21 рисунок, 52 источника

ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА, ИМПОРТ,
ЭКСПОРТ, ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ, ЕАЭС, ПРОБЛЕМЫ

Целью данной работы является оценка особенности таможенного контроля импорта легковых автомобилей в условиях ЕАЭС, ввозимых в условиях параллельного импорта.

Объект исследования – импорт легковых автомобилей в условиях ЕАЭС.

Предмет исследования – совокупность мер таможенного контроля импорта автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические аспекты таможенного контроля легковых автомобилей ввозимых в РФ в условиях параллельного импорта	7
1.1 Место легкового транспорта в ИН ВЭД ЕАЭС	7
1.2 Особенности таможенного контроля легковых автомобилей ввозимых на территорию РФ	17
1.3 Параллельный импорт: понятие и особенности таможенного контроля товаров	22
2 Анализ таможенного контроля легковых автомобилей ввозимых в РФ в условиях параллельного импорта	35
2.1 Внешняя торговля РФ в условиях ЕАЭС	35
2.2 Динамика и географическая структура импорта легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС	38
2.3 Особенности таможенного контроля легковых автомобилей, ввозимых на таможенную территорию РФ в условиях параллельного импорта	43
3 Совершенствование таможенного контроля легковых автомобилей ввозимых в РФ в условиях параллельного импорта	56
Заключение	65
Библиографический список	67

ВВЕДЕНИЕ

Сегодня в России открыто множество винтовых сборок автомобилей известных марок, а также собственные промышленные гиганты с полным циклом производства автомобилей. В результате экономического роста количество выпускаемых автомобилей увеличивается с каждым годом. Однако многие водители предпочитают ездить и на легковых автомобилях из Европы или США. А, как известно, вся продукция, ввозимая из стран, не входящих в Таможенный союз, должна пройти таможенное оформление.

Согласно Таможенному кодексу ЕАЭС, все товары, пересекающие границу Экономического союза, подлежат таможенному оформлению, если иное не установлено законодательными актами ЕАЭС. Таким образом, страна-импортер обязана уплатить в казну ввозную таможенную пошлину. В случае ввоза автомобиля пошлина варьируется в широких пределах и зависит от объема двигателя, состояния автомобиля и других факторов. Если ввозится специальный (уникальный) автомобиль, например, редкий, импортеру необходимо обратиться в региональное отделение Торгово-промышленной палаты с просьбой провести экспертизу и определить стоимость ввезенного товара и определение ввозной таможенной пошлины.

Законодательство в сфере таможенного регулирования часто динамично меняется. Поэтому, чтобы не нарушать правила ввоза и не подвергаться штрафам, перед покупкой и оформлением автомобиля следует внимательно ознакомиться с правилами ввоза на официальном ресурсе таможни.

Целью данной работы является оценка особенности таможенного контроля импорта легковых автомобилей в условиях ЕАЭС, ввозимых в условиях параллельного импорта.

В рамках поставленной цели необходимо решить следующие конкретные задачи:

- исследовать государственную политику РФ в сфере внешней торговли;
- исследовать таможенно-тарифное регулирование внешней торговли лег-

ковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС;

- провести анализ структуры и динамики автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС на мировом рынке;

- выявить ключевые проблемы параллельного импорта автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС;

- определить перспективы развития параллельного импорта автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС.

Объект исследования – импорт легковых автомобилей в условиях ЕАЭС.

Предмет исследования – совокупность мер таможенного контроля импорта автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС и параллельного импорта.

Методологической основой исследования для получения, обработки и анализа исходных материалов явились общенаучные и частные методы научного познания, такие как: анализ и синтез, индукция и дедукция, сравнение, измерение, экспертные оценки, мониторинг, изучение и обобщение опыта, методы исследования объекта во времени (прогнозирование).

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ВОЗИМЫХ В РФ В УСЛОВИЯХ ПАРАЛЛЕЛЬНОГО ИМПОРТА

1.1 Место легкового транспорта в ТН ВЭД ЕАЭС

Международная торговля может быть сложной и трудоемкой, но для предприятий, которые импортируют или экспортируют товары, крайне важно понимать один из наиболее важных этапов этого процесса: таможенное оформление. Таможенное оформление — это процедура, которую необходимо выполнить для легального импорта или экспорта товаров через международные границы. Традиционно таможенные органы охраняли границы страны, чтобы получать доход, собирая пошлины с предприятий, доставляющих товары в страну.

Хотя сбор импортных и экспортных пошлин по-прежнему является одной из функций таможенных и пограничных органов, в современную эпоху они служат гораздо более широкой цели.

Они также являются для страны средством защиты граждан путем обеспечения соблюдения правил в различных национальных интересах, включая безопасность пищевых продуктов, биобезопасность, иммиграцию, интеллектуальную собственность и многие другие области.

Таможенное оформление – это процесс декларирования товаров таможенным органам при въезде в страну или выезде из нее. К товарам, подлежащим таможенному оформлению, относятся предметы, которые ввозятся или вывозятся, а также личные вещи и коммерческие грузы.

Легковой автомобиль — автотранспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и багажа, вместимостью от 2 до 8 человек. Если места для пассажиров больше, машина называется автобусом.¹

¹ Кондратьева, Е.М. Актуальная проблематика антидемпинговых мер при импорте товаров в международной практике // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского.- Москва, 2022. №4. С. 67-69.

Код ТН ВЭД ЕАЭС 8703 Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей.

Рассмотрим кратко в таблице 1 ТН ВЭД ЕАЭС 8703 (Приложение А)

Таблица 1 - Место легкового транспорта в ТН ВЭД ЕАЭС

Код	Описание
8703	Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей (кроме моторных транспортных средств товарной позиции 8702), включая грузопассажирские автомобили-фургоны и гоночные автомобили:
870310	<u>Моторные транспортные средства, специально предназначенные для движения по снегу; специальные автомобили для перевозки игроков в гольф и аналогичные транспортные средства</u>
870321	<u>Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступательным движением, с рабочим объемом цилиндров двигателя не более 1000 см³</u>
870322	<u>Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступат. движением поршня, с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1000 см³, но не более 1500 см³</u>
870323	<u>Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступат. движением поршня, с раб. объемом цилиндров более 1500 см³, но не более 3000 см³</u>
870324	<u>Транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и с возвратно-поступательным движением поршня, с рабочим объемом цилиндров двигателя более 3000 см³</u>
870331	<u>Прочие транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем) с рабочим объемом двигателя не более 1500 см³</u>
870332	<u>Прочие транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем) с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1500 см³, но не более 2500 см³</u>
870333	<u>Прочие транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия (дизелем или полудизелем) с рабочим объемом цилиндров двигателя более 2500 см³</u>
870390	<u>Прочие автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные для перевозки людей, включая грузо-пассажирские автомобили-фургоны и гоночные автомобили</u>

Запись в классификаторе с кодом 8703 содержит 9 уточняющих (дочерних) кодов.

Данная товарная позиция также распространяется на облегченные трехколесные транспортные средства упрощенной конструкции, такие как:

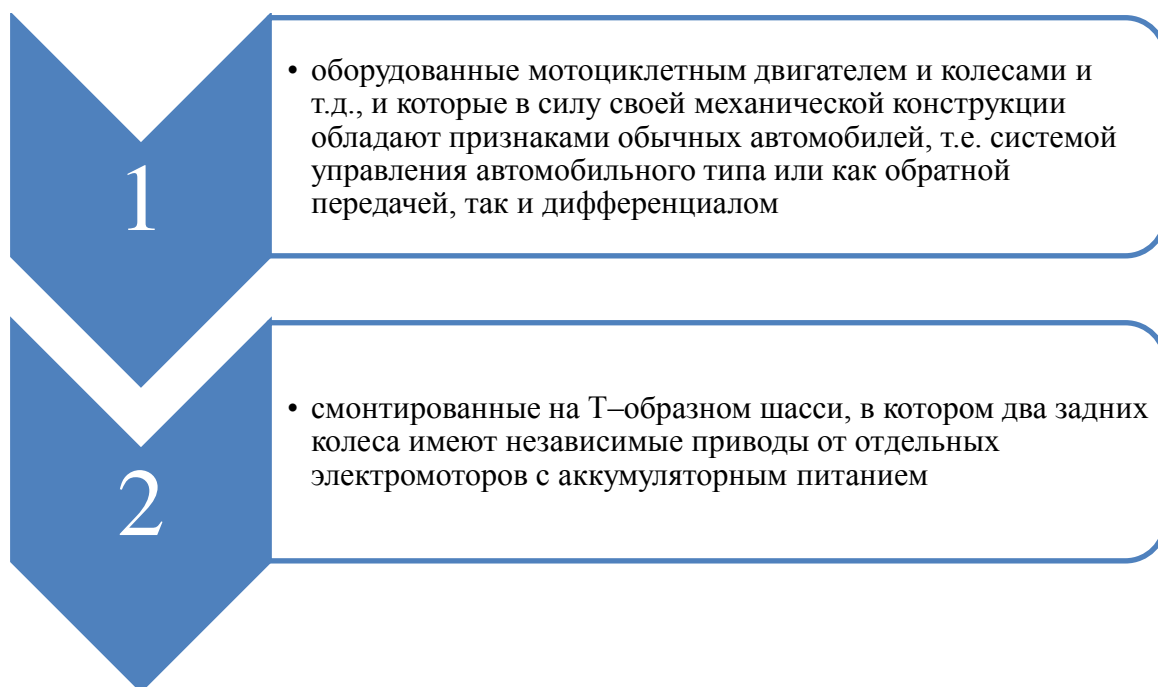


Рисунок 1 - Товарная позиция 8703

В данную товарную позицию также включаются:

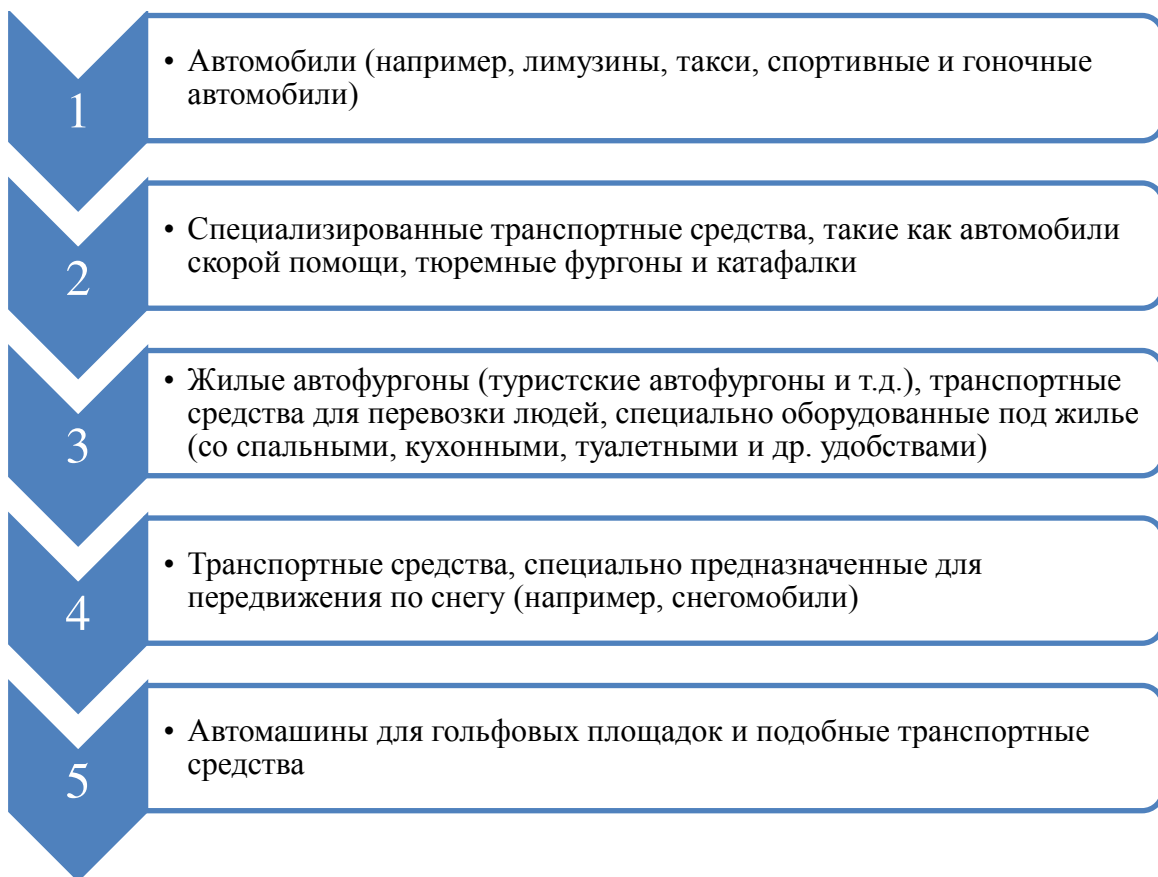


Рисунок 2 – Товары входящие в товарную позицию 8703

Гибридные автомобили представляют собой транспортные средства, которые используют комбинацию двигателя внутреннего сгорания и других источников энергии для приведения в движение ведущих колес. В дополнение к традиционному горючему топливу, такому как бензин, эти автомобили также используют накопители электрической энергии, включая электрические аккумуляторы, конденсаторы и генераторы.

Существует несколько типов гибридных автомобилей, которые различаются по схеме трансмиссии: параллельные, последовательные, последовательно-параллельные и раздельные. Кроме того, уровень использования гибридной системы может варьироваться от полных гибридов, которые могут двигаться только на электрической тяге, до средних гибридов и гибридов с возможностью подзарядки от электросети.

Автомобили с электрическими аккумуляторами могут заряжаться от различных источников, включая домашние электрические розетки и специализированные зарядные станции. Это позволяет им эффективно использовать энергию, полученную не только от традиционных топлив, но и от электроэнергии.

Гибридные автомобили (HEV - Hybrid Electric Vehicle):

Слабогибридные (Mild Hybrid):

- используют небольшой электродвигатель для помощи бензиновому двигателю, например, при разгоне или торможении;
- основной источник энергии - бензиновый двигатель;
- не имеют возможности движения только на электротяге.

Среднегибридные (Full Hybrid):

- сочетают бензиновый двигатель и электродвигатель, работающие как в режиме полного привода, так и в режиме полного электропривода;
- могут двигаться на короткие дистанции только на электричестве.

Подзаряжаемые гибриды (Plug-in Hybrid):

- имеют возможность подзарядки от внешнего источника электроэнергии.
- должны подключаться к розетке, чтобы зарядить аккумуляторную батарею.

- имеют более мощные электродвигатели и аккумуляторы, чем среднегибридные.

- могут проезжать значительные расстояния (до 50 км) только на электро-тяге.

2. Электромобили (EV - Electric Vehicle):

Чисто электрические автомобили:

- используют только электричество в качестве источника энергии;
- не имеют двигателя внутреннего сгорания.

Электромобили с увеличенным пробегом (Extended Range EV):

- имеют небольшой бензиновый двигатель, который служит генератором для подзарядки аккумуляторной батареи;
- в основном используют электричество, но бензиновый двигатель может помочь продлить пробег.

Другие типы:

Гибридные электромобили с топливными элементами (Fuel Cell Hybrid):

- используют водородные топливные элементы для получения электроэнергии;
- могут ездить на больших расстояниях, заправляясь водородом.

Электромобили с солнечными батареями (Solar Electric Vehicles):

- используют солнечные панели для подзарядки аккумуляторов;
- в основном используются для небольших поездок.

Таким образом, растаможка автомобилей возрастом от 3 до 5 лет считается наиболее выгодной.

Следует отметить, что автомобили являются сложной машинно-технической продукцией. Каждое государство стремится развивать собственную автомобильную промышленность, поэтому ввоз автомобилей регулируется таможенными правилами для защиты внутреннего рынка.

Таможенные пошлины на автомобили для физических лиц в 2023 году представлены в таблице 2.

Таблица 2 - Таможенные пошлины на автомобили для физических лиц в 2023 году

Категории транспортных средств для личного пользования, кузова транспортных средств для личного пользования	Таможенные пошлины, налоги, подлежащие уплате
Автомобили легковые (за исключением автомобилей, специально предназначенных для медицинских целей) и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей, классифицируемые в товарной позиции 8703 ТН ВЭД ЕАЭС (за исключением транспортных средств, указанных в пунктах 1 и 4 таблицы 2 в 107 Решении):	
На автомобили возрастом не более 3 лет:	
стоимостью до 8500 евро в эквиваленте	54% от стоимости, но не менее 2,5 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
стоимостью свыше 8500 евро, но не более 16700 евро в эквиваленте	48% от стоимости, но не менее 3,5 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
стоимостью свыше 16700 евро, но не более 42300 евро в эквиваленте	48% от стоимости, но не менее 5,5 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
стоимостью свыше 42300 евро, но не более 84500 евро в эквиваленте	48% от стоимости, но не менее 7,5 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
стоимостью свыше 84500 евро, но не более 169000 евро в эквиваленте	48% от стоимости, но не менее 15 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
стоимостью более 169000 евро в эквиваленте	48% от стоимости, но не менее 20 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
На автомобили возрастом более 3 лет, но не более 5 лет:	
рабочий объем двигателя которых не превышает 1000 куб. см	1,5 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
рабочий объем двигателя которых превышает 1000 куб. см, но не превышает 1500 куб. см	1,7 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
рабочий объем двигателя которых превышает 1500 куб. см, но не превышает 1800 куб. см	2,5 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
см рабочий объем двигателя которых превышает 1800 куб. см, но не превышает 2300 куб. см	2,7 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
рабочий объем двигателя которых превышает 2300 куб. см, но не превышает 3000 куб. см	3 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
рабочий объем двигателя которых превышает 3000 куб. см	3,6 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
На автомобили возрастом более 5 лет:	
рабочий объем двигателя которых не превышает 1000 куб. см	3 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
рабочий объем двигателя которых превышает 1000 куб. см, но не превышает 1500 куб. см	3,2 евро за 1 куб. см рабочего объема двигателя
рабочий объем двигателя которых превышает 1500 куб. см,	3,5 евро за 1 куб. см рабочего

Ставки таможенных пошлин для автомобилей, ввозимых юридическими лицами, представлены в таблицах 3 и 4.

Таблица 3 – Ставки ввозных таможенных пошлин на автомобили с бензиновым двигателем в ЕАЭС, ввозимых юридическим лицами

Код ТН ВЭД	Объем двигателя, куб.см		Ставка
	от	до	
Автомобили до трех лет			
	от	до	
8703 21 109 0	0	1000	25%, но не менее €1 за 1 см ³
8703 22 109 9	1001	1500	25%, но не менее €1,1 за 1 см ³
8703 23 191 0	1501	1800	25%, но не менее €1,25 за 1 см ³
8703 23 192 1	1801	2300	25%, но не менее €1,8 за 1 см ³
8703 23 192 2	2301	3000	25%, но не менее €1,8 за 1 см ³
8703 24 109 0	3001	∞	25%, но не менее €2,35 за 1 см ³
Автомобили от трех до пяти лет			
8703 21 909 8	0	1000	25%, но не менее €0,45 за 1 см ³
8703 22 909 8	1001	1500	25%, но не менее €0,5 за 1 см ³
8703 23 901 8	1501	1800	25%, но не менее €0,45 за 1 см ³
8703 23 902 4	1801	3000	25%, но не менее €0,55 за 1 см ³
8703 24 909 8	3001	∞	25%, но не менее €1 за 1 см ³
Автомобили от пяти до семи лет			
8703 21 909 4	0	1000	25%, но не менее €0,45 за 1 см ³
8703 22 909 4	1001	1500	25%, но не менее €0,5 за 1 см ³
8703 23 901 4	1501	1800	25%, но не менее €0,45 за 1 см ³
8703 23 902 3	1801	3000	25%, но не менее €0,55 за 1 см ³
8703 24 909 4	3001	∞	25%, но не менее €1 за 1 см ³
Автомобили старше семи лет			
8703 21 909 3	0	1000	€1,4 за 1 см ³
8703 22 909 3	1001	1500	€1,5 за 1 см ³
8703 23 901 3	1501	1800	€1,6 за 1 см ³
8703 23 902 2	1801	3000	€2,2 за 1 см ³
8703 24 909 3	3001	∞	€3,2 за 1 см ³

Таможенные пошлины на автомобили с бензиновыми двигателями, ввозимые юридическими лицами в ЕАЭС, в основном определяются объемом двигателя и годом его производства.

Ставки ввозных таможенных пошлин на автомобили с дизельным двигателем в ЕАЭС, ввозимых юридическим лицами представлены в таблице 4.

Таблица 4 – Ставки ввозных таможенных пошлин на автомобили с дизельным двигателем в ЕАЭС, ввозимых юридическим лицами

Код ТН ВЭД	Объем двигателя, куб.см	Ставка	
Автомобили до трех лет			
	от	до	
8703 31 109 0	0	1500	25%, но не менее €1,2 за 1 см ³
8703 32 199 0	1501	2500	25%, но не менее €1,8 за 1 см ³
8703 33 199 0	2501	∞	25%, но не менее €1,25 за 1 см ³
Автомобили от трех до пяти лет			
8703 31 909 8	0	1500	25%, но не менее €0,45 за 1 см ³
8703 32 909 8	1501	2500	25%, но не менее €0,5 за 1 см ³
8703 33 909 8	2501	∞	25%, но не менее €1 за 1 см ³
Автомобили от пяти до семи лет			
8703 31 909 4	0	1500	25%, но не менее €0,4 за 1 см ³
8703 32 909 4	1501	2500	25%, но не менее €0,5 за 1 см ³
8703 33 909 4	2501	∞	25%, но не менее €1 за 1 см ³
Автомобили старше семи лет			
8703 31 909 3	0	1500	€1,5 за 1 см ³
8703 32 909 3	1501	2500	€2,2 за 1 см ³
8703 33 909 3	2501	∞	€3,2 за 1 см ³

При расчёте ставки ввозных таможенных пошлин на автомобили с дизельным двигателем в ЕАЭС, ввозимых юридическим лицами берется объем двигателя и дата производства автомобиля.

Утилизационный сбор при ввозе автомобиля платится один раз. Он предназначен для утилизации автомобиля после снятия с эксплуатации.

Для физических лиц размер утильсбора зависит от возраста автомобиля.

Рассмотрим утилизационный сбор на авто для юридических лиц в таблице 5.

Таблица 5 - Утилизационный сбор на авто для юридических лиц

Объем ДВС	Новые автомобили	Б/У автомобили старше 3 лет
электродвигатель	1,34 (26 800 р.)	1,34 (26 800 р.)
не более 2000 см ³	1,34 (26 800 р.)	8,26 (165 200 р.)
от 2001 до 3000 см ³	2,66 (53 200 р.)	16,12 (322 400 р.)
от 3001 до 3500 см ³	3,47 (69 400 р.)	28,50 (570 000 р.)
более 3500 см ³	5,5 (110 000 р.)	35,01 (700 200 р.)

С 29 октября 2023 года с физических лиц может взиматься повышенный утильсбор. Коммерческий утилизационный сбор уплачивается в следующих случаях: Автомобиль растаможен на юридическое лицо в ЕАЭС с уплатой таможенной пошлины и НДС. Это второй, третий или последующий автомобиль, ввезенный за последние 12 месяцев. Автомобиль растаможен на физическое лицо для личного пользования, но продан меньше чем через 12 месяцев от даты оформления таможенного приходного ордера.

Льготный утильсбор применяется при одновременном выполнении следующих условий (рисунок 1):



Рисунок 3 – Условия льготного утильсбора

Оплата утилизационного сбора за ввезенные автомобили в Россию обязательна и должна быть произведена в установленные законодательством сроки.

Порядок списания утильсбора, его размер, необходимые документы и способы оплаты регулируются Постановлением Правительства РФ от 26.12.2013 № 1291.

Утильсбор платится как физическими, так и юридическими лицами.

Далее рассмотрим условия коммерческого утильсбора (для физических лиц и юридических лиц) (рисунок 2):

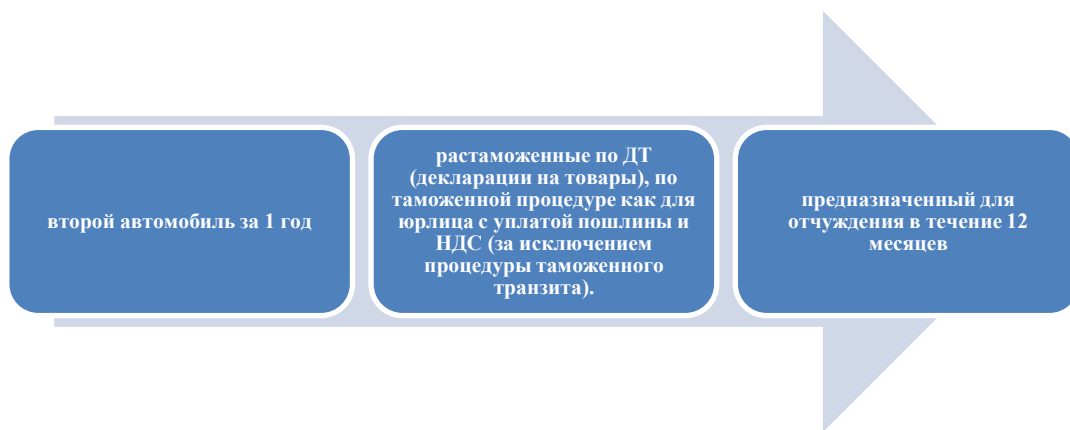


Рисунок 4 – Условия коммерческого утильсбор (для физических лиц и юридических лиц)

Таможенный сбор на авто для физических лиц рассмотрим в таблице 6.

Таблица 6 - Таможенный сбор на авто для физических лиц

Декларированная стоимость груза при импорте	Размер ставок сборов за таможенное оформление с 1 августа 2020 года
Включительно до 200000 рублей	775 руб.
Свыше 200000 рублей и включительно до 450000 рублей	1550 руб.
Свыше 450000 рублей и включительно до 1200000 рублей	3100 руб.
Свыше 1200000 рублей и включительно до 2700000 рублей	8530 руб.
Свыше 2700000 рублей и включительно до 4200000 рублей	12000 руб.
Свыше 4200000 рублей и включительно до 5500000 рублей	15500 руб.
Свыше 5500000 рублей и включительно до 7000000 рублей	20000 руб.
Свыше 7000000 рублей и включительно до 8000000 рублей	23000 руб.
Свыше 8000000 рублей и включительно до 9000000 рублей	25000 руб.
Свыше 9000000 рублей и включительно до 10000000 рублей	27000 руб.
Свыше 10000000 рублей	30000 руб.

Таможенный сбор оплачивается за обработку таможенной декларации, его размер для физлиц зависит от стоимости автомобиля.

Таким образом, в разделе классификации 8703 группы в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС» мы увидели, как критически важна точная классификация транспортных средств для эффективного ведения импортной деятельности. Эта

классификация определяет не только таможенные ставки и налогообложение, но и влияет на ряд регуляторных требований и процедур. Понимание и правильное применение этих классификаций помогает предотвратить задержки, избежать штрафов и оптимизировать общие затраты на импорт.²

При ввозе автомобилей в Россию необходимо уплатить утилизационный сбор и пройти таможенный контроль. Оба процесса регулируются законодательством и определяют правомерность ввоза транспортных средств в страну.

1.2 Особенности таможенного контроля легковых автомобилей ввозимых на территорию РФ

В связи с перемещением за границу товаров или транспорта возникает необходимость выполнения сложных формальностей. Этот процесс включает в себя оплату пошлины, оформление документов (Декларация, определение стоимости товара) и отдельные виды услуг.

Таможенное оформление – это одно из важнейших условий пересечения границы. Эта процедура должна иметь место при ввозе товаров в страну или при их экспорте. Таможенное оформление включает в себя посещение различных учреждений и предоставление документов.

Таможенное оформление — это процесс декларирования товаров таможенными органами при въезде в страну или выезде из нее. Целью таможенного оформления является обеспечение уплаты всех применимых импортных пошлин и налогов и соответствие товаров всем соответствующим правилам. Для таможенного оформления юридические или физические лица должны предоставить подробную информацию о грузе, включая его стоимость, происхождение, пункт назначения и содержимое. От юридических и физических лиц также может потребоваться предоставить подтверждающую документацию, такую как счета-фактуры или коносаменты. Как только таможенники проверят груз, они смогут выпустить его для доставки.

² Досмырза, Д. Концептуальные перспективы развития таможенного администрирования / Д. Досмырза // Современное таможенное регулирование в условиях функционирования единого экономического пространства. - 2023. № 4. - С. 37-44.

Когда товары прибывают, они подлежат проверке Службой таможенного и пограничного контроля. В ходе этого процесса сотрудники проверяют документы, связанные с отправкой, чтобы убедиться в наличии и точности всей необходимой информации.

После того, как груз будет проверен и подана вся необходимая импортная документация, необходимо будет оплатить все налоги или пошлины, причитающиеся за товары, прежде чем таможня выпустит их для доставки. Сумма причитающихся налогов и пошлин зависит от нескольких факторов, включая тип импортируемых товаров, их заявленную стоимость и применимое таможенное законодательство.

Все товары и транспортные средства, перемещаемые через таможенную границу ЕАЭС, подлежат таможенному контролю.

Цель таможенного контроля - обеспечить соблюдение таможенного законодательства ЕАЭС и РФ.

При проведении таможенного контроля применяется принцип отбора и ограничивается формами контроля, необходимыми для обеспечения соблюдения таможенного законодательства.

Основные функции таможенного контроля: определение соответствия таможенных операций и деятельности законодательству ЕАЭС и РФ.

Основные функции таможенного контроля:

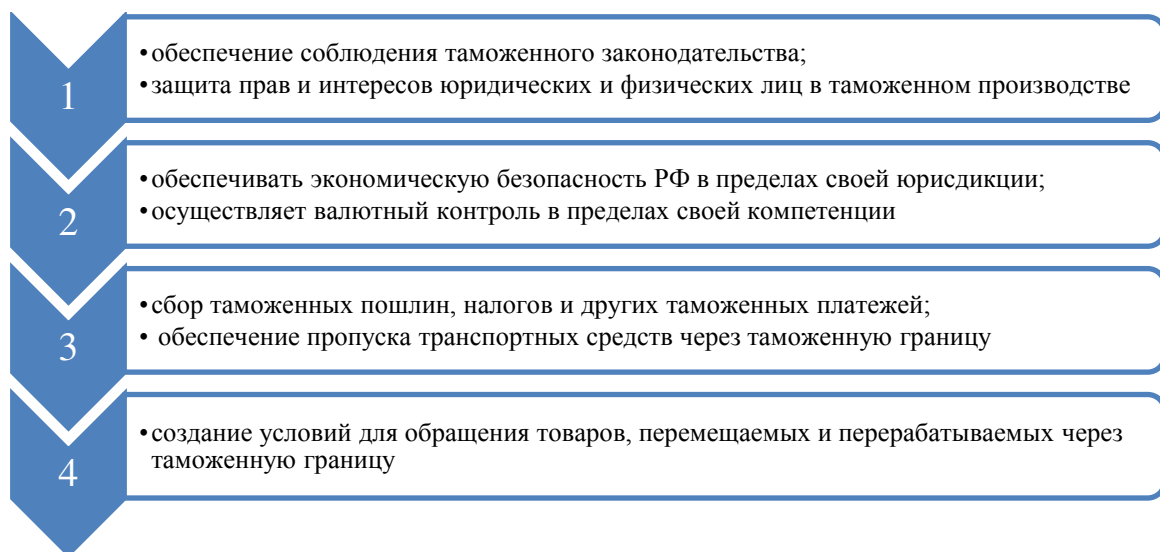


Рисунок 5 – Функции таможенного контроля

Объекты таможенного контроля представлены на рисунке 6.

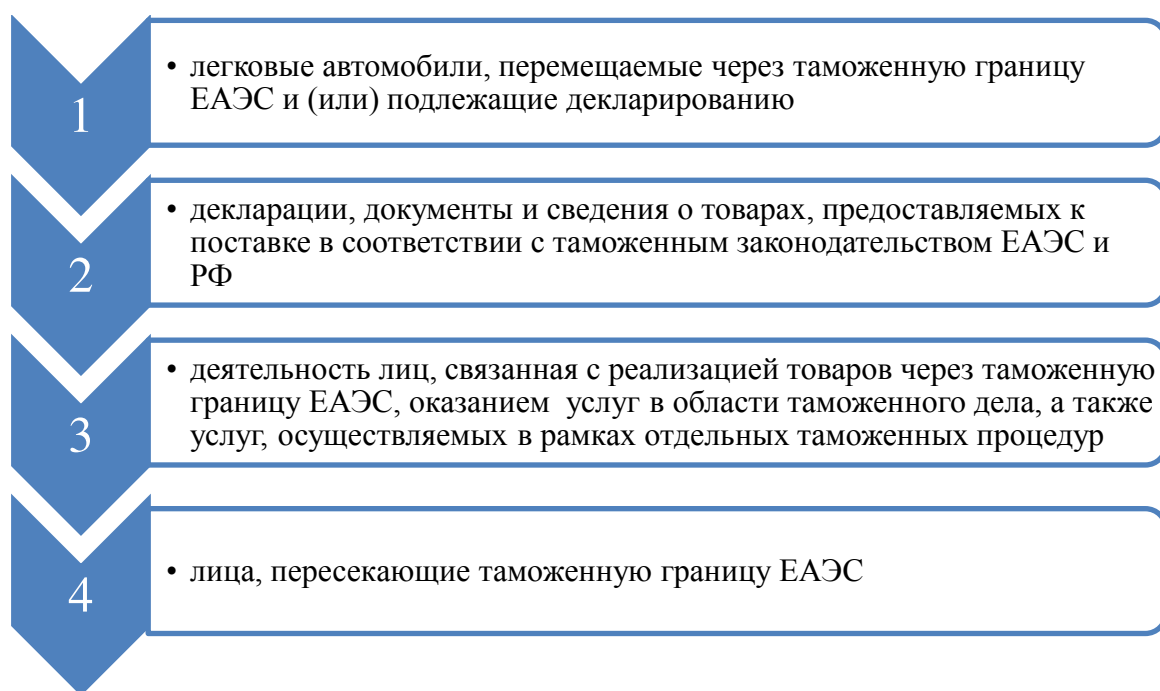


Рисунок 6 - Объекты таможенного контроля

Контроль легковых автомобилей организуется и осуществляется на всей таможенной границе ЕАЭС (рисунок 7).



Рисунок 7 - Таможенный контроль ввоза легковых автомобилей

Транспортные средства для личного пользования, ввозимые из-за пределов ЕАЭС, подлежат таможенному декларированию (ст. 260 ТК ЕАЭС).

Декларирование производится с использованием пассажирской таможенной декларации (ПТД).

К ПТД прилагаются документы, подтверждающие заявленные в ней сведения, в том числе (ст. 261 ТК ЕАЭС): (рисунок 8):

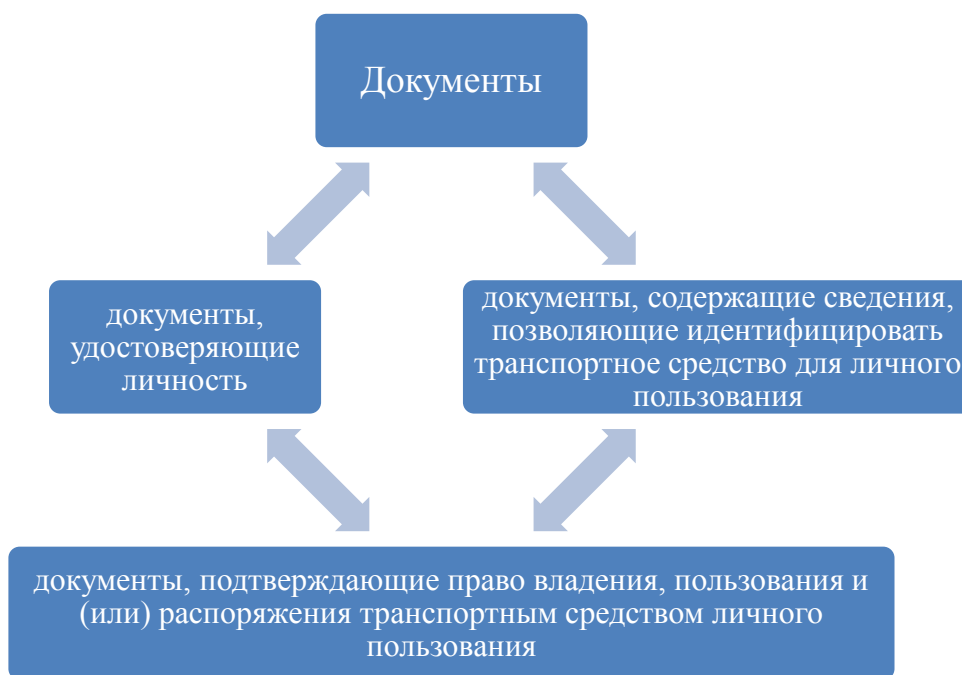


Рисунок 8 – Документы, подтверждающие сведения при подаче ПТД

К ПТД прилагаются документы, подтверждающие заявленные в ней сведения, в том числе (ст. 261 ТК ЕАЭС):

- документы, удостоверяющие личность декларанта;
- документы на транспортное средство (например, паспорт ТС, свидетельство о регистрации);
- документы, подтверждающие право собственности на транспортное средство.

Декларирование производится физическим лицом:

- при следовании через таможенную границу ЕАЭС;
- в государстве-члене ЕАЭС, где декларант постоянно или временно проживает;

- декларантом может выступать физическое лицо, являющееся отправителем или получателем транспортного средства (п. 14 ст. 260 ТК ЕАЭС).

Перемещение транспортного средства:

Без регистрации в ЕАЭС и иностранном государстве: Применяется таможенная процедура таможенного транзита. Необходимо предоставить гарантию оплаты таможенных платежей (ст. 271 ТК ЕАЭС).

С регистрацией в иностранном государстве: Оформляется временный ввоз (ст. 264 ТК ЕАЭС).

Выпуск в свободное обращение: производится таможенным органом при условии (ст. 262 ТК ЕАЭС):

- оплаты таможенных пошлин и налогов;

- оплаты таможенных сборов за выпуск транспортного средства.

Таможенные органы, уполномоченные на совершение таможенных операций в отношении ввозимых в Россию физическими лицами транспортных средств, определены приказом Минфина России от 14.01.2020 № 4н.

Процесс таможенного оформления транспортных средств для личного пользования в ЕАЭС регулируется ТК ЕАЭС и требует соблюдения определенных правил и процедур, включая декларирование, оплату таможенных платежей и оформление необходимых документов.

Документы: Свидетельство о безопасности конструкции ТС: требуется только при помещении ТС под некоторые таможенные процедуры (выпуск для внутреннего потребления, свободная таможенная зона, отказ в пользу государства, специальная таможенная процедура). (Решение Совета ЕЭК от 12.11.2021 № 130).

Таможенные платежи:

- ставки таможенных пошлин и налогов: определяются согласно приложению № 2 к Решению Совета ЕЭК от 20 декабря 2017 г. № 107;

- таможенные сборы: уплачиваются по ставкам, установленным п. 5, п. 6 постановления Правительства РФ от 26 марта 2020 г. № 342;

- освобождение от уплаты таможенных пошлин и налогов: установлено п. 5, пп. «б» п. 6 и п. 8 приложения № 3 к Решению Совета ЕЭК № 107.

Утилизационный сбор: оплата: за каждое колесное транспортное средство, ввозимое в Россию или произведенное в России (ст. 24.1 Федерального закона от 24 июня 1998 г. № 89-ФЗ);

Исключения: указаны в п. 6 ст. 24.1 закона.

Таможенное оформление транспортных средств для личного пользования в ЕАЭС регулируется законодательством и включает в себя предоставление необходимых документов, оплату таможенных платежей (пошлин, налогов и сборов) и утилизационного сбора (для России). При определенных условиях возможны освобождения от оплаты таможенных платежей.

В Евразийском экономическом союзе используются электронные ПТС (рисунок 9).

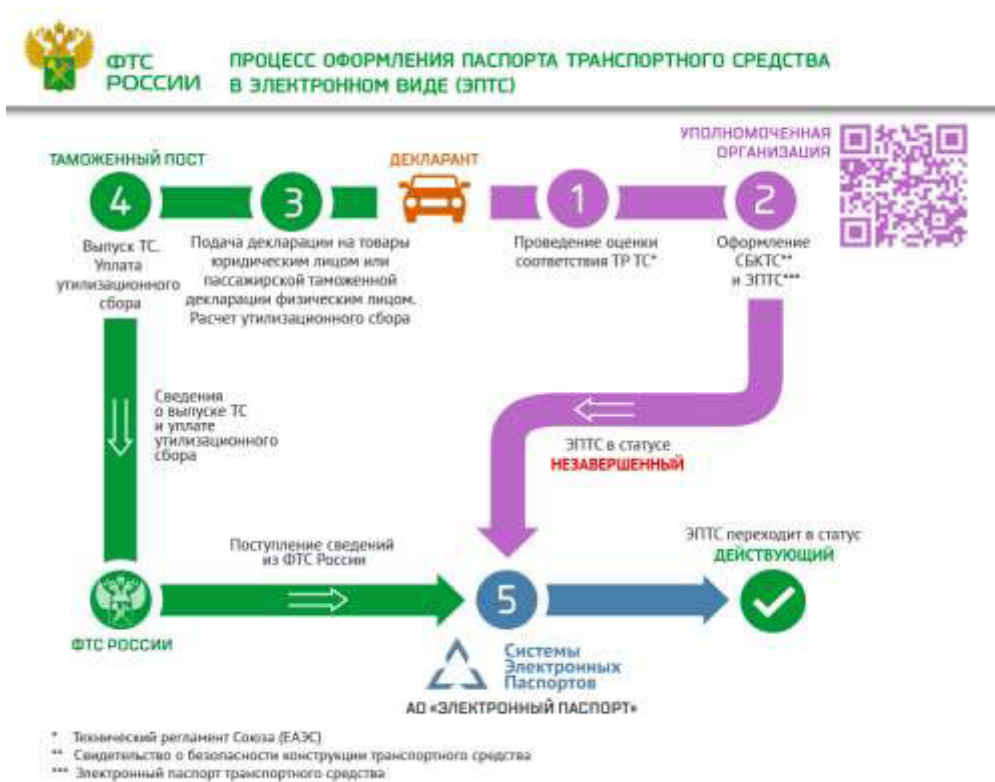


Рисунок 9 – Процесс оформление транспортного средства в электронном виде

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

Решение № 42 определяет особенности таможенного контроля таможенной стоимости товаров, ввозимых на территорию ЕАЭС.

Контроль таможенной стоимости направлен на предотвращение занижения стоимости товаров, что может приводить к уменьшению поступлений в бюджет и нечестной конкуренции.

Оформление электронных ПТС и контроль таможенной стоимости являются важными аспектами таможенного регулирования в ЕАЭС, направленными на обеспечение правомерности ввоза товаров и соответствие таможенных платежей действительной стоимости товаров.

Владельцы транспортных средств из-за границы, не прошедшие таможенное оформление, могут быть привлечены к строгой ответственности, вплоть до уголовной. Если по каким-либо причинам товар не проходит процедуру таможенного оформления, автомобилю автоматически присваивается статус контрабандного. А это значит, что транспортное средство будет конфисковано, а владелец будет привлечен к административной или уголовной ответственности (в зависимости от суммы ущерба).

При определенных условиях ввоза и использования автомобиля растаможка автомобиля может не производиться. Многие люди пытаются использовать подобные лазейки в законе, тем самым существенно снижая стоимость покупки автомобиля.

Так, если автомобиль ввозится не навсегда, а на определенный период времени (в том числе до одного года), то ему разрешается не проходить процедуру таможенного оформления.

В целях экономии участники внешнеэкономической деятельности занижают таможенную стоимость товаров, то есть декларируют таможенную стоимость на основании недостоверных сведений.

В общем случае согласно таможенному законодательству ЕАЭС тамо-

женная стоимость ввозимых товаров (транспортных средств) включает стоимость заключенной с ними сделки, то есть цену, фактически уплаченную или подлежащую уплате за эти товары, и расходы, связанные с доставкой по РФ (транспорт, страховка).

Принятие стоимости товаров и информации при оформлении транспортного средства из третьих стран должно основываться на достоверной, количественной и документально подтвержденной информации.

Таможенная стоимость декларанта принимается при условии предоставления достоверных и документально подтвержденных сведений о таможенной стоимости. Например, экспортная декларация страны-отправителя, счет-фактура, транспортные расходы на доставку товара, договор купли-продажи между покупателем и продавцом, банковский перевод в случае покупки товара на аукционе или аукционном листе.

Контроль таможенной стоимости осуществляют органы государственных доходов применяют Решение Коллегии ЕЭК от 27 марта 2018 года № 42 для контроля таможенной стоимости товаров, ввозимых на территорию ЕАЭС.³

Заниженная цена ввозимых товаров по сравнению с ценой аналогичных товаров является одним из признаков, вызывающих неопределенность в отношении таможенной стоимости.

Информацию можно получить любым количеством способов, включая веб-сайты с ценами, аукционы, информацию о дилерах и информацию от таможенных органов.⁴

Таким образом, при ввозе легкового автомобиля на территорию России необходимо соблюдать таможенные формальности, подтверждать соответствие техническим требованиям и правилам эксплуатации. При вывозе автомобиля за пределы РФ также применяются таможенные процедуры. Легковые автомобили, ввозимые на территорию России, должны соответствовать российским

³ Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 27 марта 2018 года № 42 «Об особенностях таможенного контроля таможенной стоимости товаров, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза»

⁴ Верищ, Т. А. Проблемы взимания таможенных платежей // Проблемы и перспективы экономики и управления. 2021. № 2. С. 248-251.

стандартам безопасности и экологической пригодности. Такие параметры, как наличие знаков безопасности, эмиссионный класс, адаптация к местным условиям эксплуатации и др., могут быть проверены в рамках таможенного контроля. При ввозе легкового автомобиля необходимо оформлять соответствующие документы, такие как таможенные декларации, сертификаты соответствия, государственный регистрационный знак транспортного средства и другие.⁵

1.3 Параллельный импорт: понятие и особенности таможенного контроля товаров

Основные особенности параллельного импорта легковых автомобилей в РФ включают следующее:⁶

- экономические выгоды: параллельный импорт позволяет потребителям приобретать автомобили по более выгодным ценам, так как он обходит официальные посреднические звенья, связанные с дистрибуцией и продажей автомобилей;

- ограничения и технические аспекты: параллельный импорт подвержен ограничениям, связанным с соблюдением технических требований, сертификацией, а также налогообложением и льготами, которые применимы к автомобилям, ввозимым официальными дилерами;

- преимущества для конкуренции: параллельный импорт способствует увеличению конкуренции на автомобильном рынке, поскольку предоставляет потребителям больший выбор и варианты покупки автомобилей;

- юридические аспекты: параллельный импорт также может подвергаться юридическим ограничениям и требованиям в соответствии с российским законодательством, включая процедуры регистрации, таможенное оформление, сертификацию и обязательства по гарантийному обслуживанию автомобилей.

Плюсы и минусы официального и параллельного импорта выявлены в

⁵ Досмырза, Д. Концептуальные перспективы развития таможенного администрирования // Современное таможенное регулирование в условиях функционирования единого экономического пространства. - 2023. № 4. С. 37-44.

⁶ Горина, М.С., Кондратьева, Е.М. Актуальная проблематика антидемпинговых мер при импорте товаров в международной практике // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского.- Москва, 2022. №4. С. 67-69.

таблице 7.

Таблица 7 – Плюсы и минусы официального и параллельного импорта

ТИП ИМПОРТА	ПЛЮСЫ	МИНУСЫ
Официальный импорт (прямой)	Гарантия оригинальности товара Гарантийные обязательства и официальное обслуживание и ремонт	Монополия на установление цены у поставщика Зависимость в поставках от одной компании Сроки поставки растягиваются
Параллельный импорт	Можно продавать товары, производители и дилеры которых приостановили работу внутри России. Сокращаются сроки поставок. Может расшириться ассортимент товаров известных брендов, появиться модели, которые ранее в Россию не поставлялись Временные преимущества для МСП. Можно ввозить и продавать небольшие партии товаров, которые экономически невыгодны крупным компаниям и сэкономят на платежах правообладателям.	Может приостановить сягарантийное обслуживание некоторых видов товаров. Непонятно, как отразится на цене конкуренция между официальными и независимыми импортерами.

Разница между импортом и параллельным импортом рассмотрены на рисунке 10.⁷



Рисунок 10 – Разница между импортом и параллельным импортом

⁷ Верищ, Т. А. Проблемы взимания таможенных платежей // Проблемы и перспективы экономики и управления. 2021. № 2. С. 248-251.

Преимущества параллельного импорта

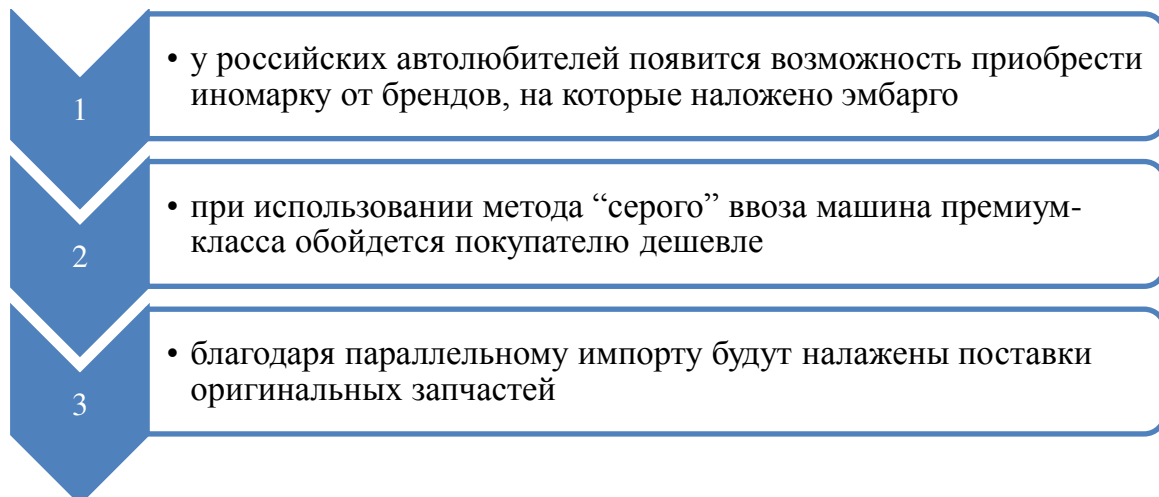


Рисунок 11 - Преимущества параллельного импорта

Недостатков у новой схемы поставок пока что больше:



Рисунок 12 - Недостатков у новой схемы поставок

Таким образом, легковые автомобили относятся к товарной позиции 8703 ТН ВЭД ЕАЭС. Классификация осуществляется по типу кузова и рабочему объему цилиндров двигателя.⁸

Таможенные платежи для физических и юридических лиц различаются.

Физические лица могут воспользоваться льготным видом таможенного платежа – фиксированной ставкой, которая зависит от объема двигателя (для б/у автомобилей) или стоимости (для новых автомобилей).

Места оформления: склады временного хранения в зоне деятельности таможенных органов.

Перемещение: производится в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита.

Временный ввоз: физические лица могут временно ввозить автомобиль, зарегистрированный за границей, на срок своего пребывания (не более 1 года) с освобождением от таможенных пошлин и налогов.

Параллельный импорт позволяет ввозить автомобили из стран, не являющихся официальными поставщиками на рынок ЕАЭС.

Таможенный контроль осуществляется в соответствии с законодательством ЕАЭС и направлен на проверку соответствия товаров заявленным характеристикам и определения их таможенной стоимости.

Таможенное оформление легковых автомобилей в ЕАЭС регулируется законодательством и включает в себя классификацию автомобилей, определение таможенных платежей и оформление необходимых документов. Физические лица могут воспользоваться льготными условиями для временного ввоза автомобиля.

Однако параллельный импорт также может быть связан с рядом проблем и ограничений. В некоторых странах могут существовать ограничения на параллельный импорт или официальные дилеры могут ограничивать доступ к сервису или гарантийному обслуживанию для параллельно импортированных

⁸ Досмырза, Д. Концептуальные перспективы развития таможенного администрирования // Современное таможенное регулирование в условиях функционирования единого экономического пространства. 2023. № 4. С. 37-44.

автомобилей. Также может возникнуть проблема с документацией, регистрацией и страховкой таких автомобилей.

Кроме того, несоблюдение официального канала импорта может повлечь за собой юридические и таможенные проблемы, если процесс не соответствует требованиям законодательства страны.

Параллельный импорт легковых автомобилей является сложной и спорной темой, и его регулирование может различаться в разных странах в зависимости от законодательства и правил рынка.

Таким образом, параллельный импорт легковых автомобилей - это процесс, когда автомобили привозятся из одной страны в другую безофициальными каналами, не соблюдая официальную дистрибуционную сеть или соглашения с производителем. Это происходит путем закупки автомобилей в одной стране по более низкой цене или с лучшими условиями и их последующего переезда и продажи в другую страну с целью получения прибыли.

Основная причина, почему параллельный импорт легковых автомобилей возникает, связана с разницей в ценах на автомобили в разных странах. Цены на автомобили могут отличаться из-за различий в налогах, таможенных пошлинах, сборах или конкретных условиях рынка. Параллельный импорт позволяет потребителям получить доступ к автомобилям по более выгодным ценам, чем они были бы получены через официальный дилерский канал.

Вывод по всей главе.

Товарная номенклатура ВЭД ЕАЭС (Товарно-наборная классификация внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза) содержит различные категории товаров, включая легковые автомобили. Легковые автомобили включены в раздел 87 ВЭД ЕАЭС, который относится к транспортным средствам, транспортным средствам для путей сообщения, а также к резервным частям и принадлежностям для них. Конкретно, легковые автомобили распределяются по подразделу 87 03 ВЭД ЕАЭС, который охватывает "Легковые автомобили и другие автомобили грузоподъемностью не более 5 тонн".

Этот подраздел включает в себя автомобили для перевозки людей, включая водителя, а также их части и принадлежности.⁹

В то же время, в ВЭД ЕАЭС легковые автомобили также могут подразделяться на различные подкатегории в зависимости от таких характеристик, как тип двигателя, вместимость, предназначение (например, грузовые автомобили, автобусы и т. д.), что позволяет более детально классифицировать данную категорию товаров и применять соответствующие таможенные пошлины, налоги и тарифы.¹⁰

Основные аспекты таможенного контроля легковых автомобилей в РФ включают:

- таможенная декларация: лицо, ввозящее легковой автомобиль на таможенную территорию РФ, обязано представить таможенную декларацию и иные необходимые документы;

- проверка соответствия: таможенные органы осуществляют проверку соответствия ввозимых автомобилей установленным техническим требованиям, стандартам безопасности и экологической пригодности;

- уплата таможенных пошлин и налогов: владелец автомобиля должен уплатить таможенные пошлины и налоги в соответствии с действующим законодательством;

- регистрация: ввоз легкового автомобиля также может потребовать его регистрации при таможенных органах;

- вывоз: при вывозе легковых автомобилей также применяются таможенные процедуры.

Важно отметить, что таможенный контроль легковых автомобилей осуществляется в соответствии с международными соглашениями, а также внутренним законодательством Российской Федерации и регулирующими нормативно-правовыми актами.

⁹ Досмырза, Д. Концептуальные перспективы развития таможенного администрирования // Современное таможенное регулирование в условиях функционирования единого экономического пространства. 2023. № 4. С. 37-44.

¹⁰ Вериш, Т. А. Проблемы взимания таможенных платежей // Проблемы и перспективы экономики и управления. 2021. № 2. С. 248-251.

Параллельный импорт легковых автомобилей в Российскую Федерацию представляет собой процесс ввоза автомобилей из-за рубежа без участия официальных дилеров или представителей производителей. Этот вид импорта может осуществляться частными лицами или компаниями, не связанными напрямую с производителями автомобилей.

Таким образом, параллельный импорт легковых автомобилей представляет собой важный элемент автомобильного рынка России, оказывающий влияние на ценовую динамику, выбор потребителей и конкурентоспособность автопроизводителей и дилеров.

2 АНАЛИЗ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ВВОЗИМЫХ В РФ В УСЛОВИЯХ ПАРАЛЛЕЛЬНОГО ИМПОРТА

2.1 Внешняя торговля РФ в условиях ЕАЭС

Внешняя торговля Российской Федерации в условиях Евразийского экономического союза (ЕАЭС) характеризуется довольно сложной динамикой и зависит от многих факторов, включая экономическую политику, внутреннюю и внешнюю политику, экономические циклы и геополитические процессы.

ЕАЭС был создан в 2015 году с целью упрощения и интеграции торговых и экономических связей между странами-участницами, которые включают Россию, Белоруссию, Казахстан, Армению и Кыргызстан. Внешняя торговля России в рамках ЕАЭС имеет свои преимущества, такие как упрощенные процедуры оформления экспорта и импорта, а также экономические поощрения для внутриобщественных операций.

Однако внешняя торговля Российской Федерации в целом также зависит от глобальных экономических процессов и изменений в отношениях с другими странами. Например, в условиях санкций и нестабильности на мировом рынке экономическая динамика внешней торговли России может ухудшиться.

Таким образом, внешняя торговля Российской Федерации в условиях Евразийского экономического союза является сложной и зависимой от многих факторов. Правильное планирование и стратегическое развитие торговых отношений с участием России в ЕАЭС позволит снизить риски и увеличить потенциал экономического роста и развития для всех участников союза.

Внешняя торговля Российской Федерации за период с 2015 по 2021 годы может быть представлена следующим образом:

- экспорт России: Россия является крупным экспортёром сырья, энергоносителей, оружия, металлопродукции, а также других товаров и услуг. Важными товарами российского экспорта являются нефть, природный газ, продукция машиностроения и химической промышленности;

- импорт в Россию: среди основных импортируемых товаров в Россию входят продукция пищевой промышленности, техника, автомобили, товары народного потребления, медицинские препараты, электроника и прочие товары;

- торговый баланс РФ: торговый баланс России, то есть разница между экспортом и импортом, может зависеть от множества факторов, включая цены на энергоносители, мировой спрос, изменения курса рубля и др.;

- динамика торгового оборота: динамика внешнеторговых операций России за указанный период может быть колебательной в связи с изменениями на мировых рынках, политической обстановкой, санкциями и другими факторами.

Анализ динамики и географической структуры импорта легковых автомобилей в Россию с 2019 по 2021гг начнем с внешней торговли РФ и доли импорта в общем товарообороте.

Представим в таблице 8 анализ динамики экспорта и импорта России за 2019 – 2021 гг.

Таблица 8 – Показатели внешней торговли России за 2017-2021 гг.

В МЛН. ДОЛЛ.

Показатель	Годы					Изменение		Тем прироста, %	
	2017	2018	2019	2020	2021	2020/2019	2021/2020	2020/2019	2021/2020
Экспорт	3570 83	4500 39	42324 2	36394	491580	-86848	155186	-20,52	46,13
Импорт	2269 66	2381 10	24414 2	231430	293420	-12712	61990	-5,21	26,79
Внешняя торговля	5840 49	6881 49	66738 4	567824	785000	-99560	217176	85,08	138,25
Сальдо торгового баланса	5840 49	6881 49	17910 0	104964	198160	-74136	93196	-14,92	38,25

Сальдо торгового баланса сложилось положительное в 2020 в размере 104,9 млрд долларов США, что на 74,1 млрд долларов США меньше чем в январе-декабре 2019 года.

Сальдо торгового баланса в 2021 году сложилось положительное в разме-

ре 198 млрд долларов США, что на 93 млрд долл. чем в 2020 г.

Экспорт:

Негативная тенденция: экспорт России сократился в 2020 году по сравнению с 2019 годом на 86848 млн. долларов, что является значительным снижением.

Цепная динамика: снижение экспорта началось в 2019 году и продолжилось в 2020 году.

Рост в 2021 году: вызван ростом цен на нефть и сырье после пандемии.

Импорт:

Снижение в 2020 году: составило 12712 млн. долларов, что связано с адаптацией российских компаний к новой экономической ситуации.

Пик импорта: наблюдался в 2021 году (61990 млн. долларов), а минимальные объемы – в 2020 году (12712 млн. долларов).

Представим данные на рисунке по динамике внешней торговли России за 2017-2021 гг.

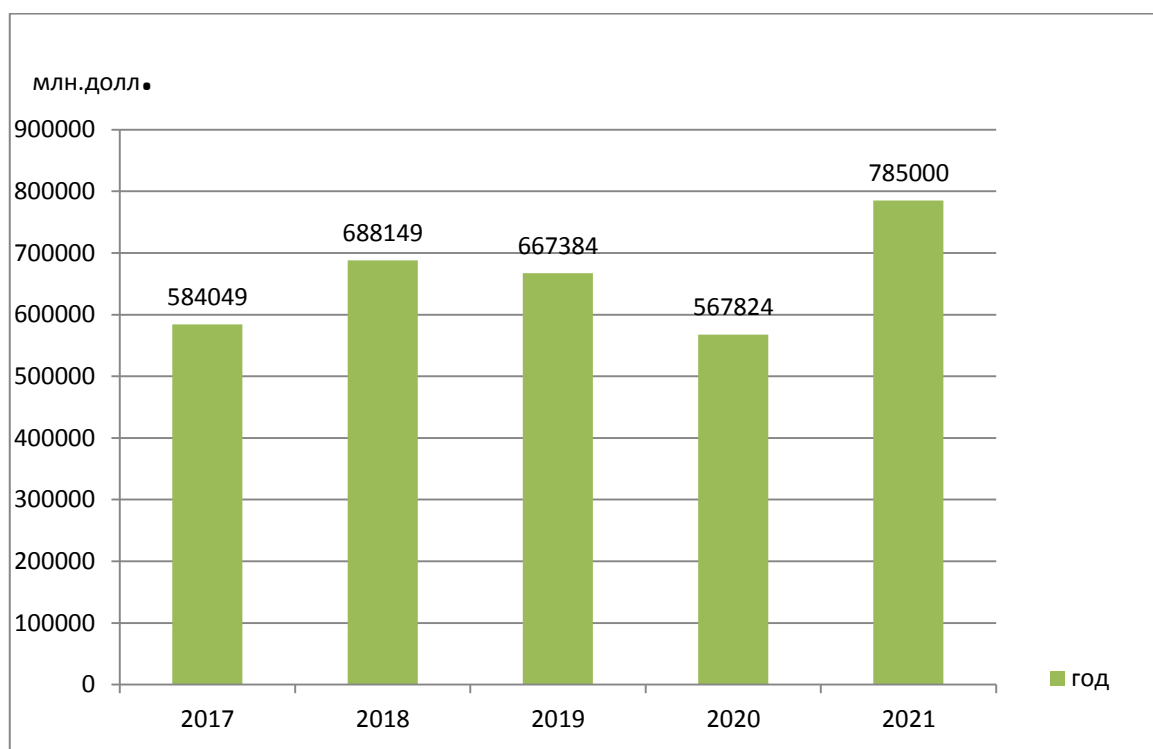


Рисунок 13 – Динамика внешней торговли России за 2018 – 2021 гг.

Из данного рисунка, видно, что самое большое снижение экспорта

наблюдается в 2020 году.

Снижение импорта в России в 2020 году было обусловлено несколькими факторами:

- пандемия COVID-19: в 2020 году многие страны столкнулись с последствиями пандемии, что привело к ограничениям в международной торговле, закрытию границ, снижению спроса и транспортным проблемам. Это привело к снижению оборота товаров между странами, включая Россию;

- экономический спад: некоторые страны столкнулись с экономическим спадом из-за пандемии, что снизило их потребность в импорте. Это также отразилось на объемах импорта России, особенно в области несырьевых товаров;

- санкции и политические факторы: санкции и политические наказания могли также оказать влияние на объемы импорта в Россию, особенно в чувствительных отраслях.

В 2021 году, рост импорта в России можно объяснить следующими факторами:

- восстановление мировой торговли: постепенное восстановление экономики после пандемии COVID-19 способствовало увеличению спроса на импортные товары;

- увеличение потребительского спроса: повышение уровня потребительского спроса на товары и услуги, как внутри страны, так и за рубежом, привело к увеличению импорта;

- курсовые факторы: изменения курса национальной валюты, а также курса валют партнеров по торговле, могли повлиять на привлекательность импорта;

- политические решения: внесение корректив в политику импортных пошлин или торговые соглашения с другими странами также могли способствовать увеличению объемов импорта в Россию.

Эти факторы взаимодействуют и могут влиять на уровень импорта в России, определяя его динамику в разные периоды.

Динамику экспорта России за 2015 – 2022 гг. представим на рисунке 14.

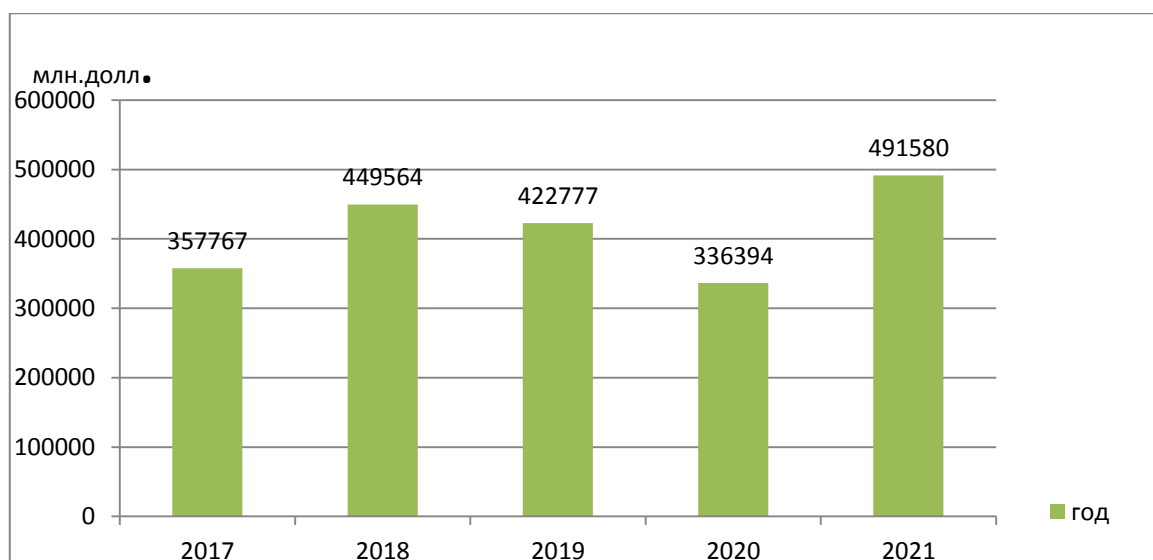


Рисунок 14 – Динамика экспорта РФ за 2018 – 2021 гг.

В 2017 году экспорт составил 357767 млрдолл., к 2018 году экспорт имеет значительный рост. Далее наблюдается снижение экспорта России в 2019 году и он составил 422 777 млн.долл., снизившись на 6,04 % (27 187 млн.долл) по сравнению с 2018 годом. В 2020 году экспорт упал на 86 млрд.долл. из-за эпидемии коронавируса. Далее наблюдается повышение экспорта России в 2022 году до 591 459 млн.долл.

Затем мы представим динамику импорта РФ за 2015 – 2022 гг. на рисунке 15 .

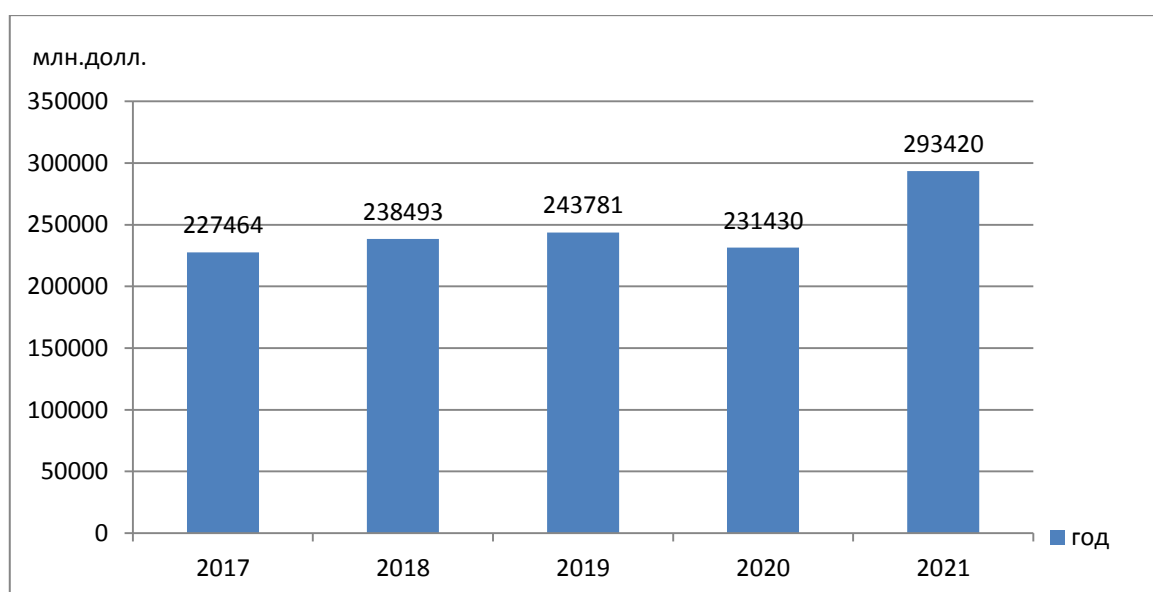


Рисунок 15 – Динамика импорта РФ за 2017 – 2021 гг.

Снижение с 2015 по 2016 год: связано с общим снижением экспорта.

Рост в 2018 году: до 238151 миллиарда долларов США.

Рост в 2019 году: составил 2,36% по сравнению с 2018 годом.

Прогрессивный рост в 2020–2021 годах: до 293 420 млн. долларов.

Снижение в 2022 году: наблюдается тенденция к снижению импорта.

Внешняя торговля России демонстрирует нестабильную динамику, подверженную влиянию как глобальных факторов (пандемия, цены на нефть), так и внутренних (адаптация компаний к изменениям).

Экспорт России в 2020 году значительно снизился, но в 2021 году наблюдался рост благодаря повышению цен на сырьевые товары.

Импорт России демонстрирует циклические колебания: снижение в 2020 году, рост в 2021 году, и снова снижение в 2022 году.

За период с 2017 по 2021 год внешняя торговля России прошла через ряд изменений и вызовов, которые могли повлиять на торговый оборот страны. Вот общая оценка данных торгового оборота России за указанный период:

- экспорт: в начале периода (2015-2016 годы) экспорт России столкнулся с падением цен на нефть и природный газ, что сказалось на общих объемах экспорта в 2017 году. В последующие годы экспорт товаров из России показал устойчивый рост, особенно в 2018-2019 годах, когда цены на нефть стабилизировались;

- импорт: импортные поставки в Россию также имели колебания в зависимости от экономической конъюнктуры и внешних факторов. В некоторые годы объем импорта увеличивался, в другие — снижался;

- торговый баланс: торговый баланс России, разница между экспортом и импортом, варьировался в зависимости от цен на энергоносители и другие экспортные товары, а также от объемов импорта. Некоторые годы могли быть характеризованы как периоды положительного или отрицательного торгового баланса;

- структура торговли: структура торговли России за указанный период включала экспорт энергоносителей, металлов, оружия, машиностроительной и

химической продукции, а также импорт различных товаров, включая продовольствие, технику, электронику и другие товары.

Общая оценка торгового оборота России за период с 2017 по 2021 год позволяет увидеть изменчивость торговых показателей в связи с внешними экономическими условиями, политической ситуацией и другими факторами.

2.2 Динамика и географическая структура импорта легковых автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС

Объем импорта: 338,9 тысяч машин, что на 39,4% больше, чем в 2020 году. Стоимость импорта ввезённых авто составила 7 млрд 990 млн долларов.

Декабрь 2021 года импортировано 24,4 тысячи машин (-6,9% к ноябрю), стоимость – 631,8 млн долларов.

Динамика импорта легковых машин товарной позиции 8703 в РФ в 2019-2021 гг. приведена в таблице 9.

Таблица 9 – Динамика импорта легковых машин товарной позиции 8703 в РФ в 2019-2021 гг.

Показатель	Годы, млрд.долл.США					Изменение		Тем прироста, %	
	2017	2018	2019	2020	2021	2020/2019	2021/2020	2020/2019	2021/2020
Всего импорта	226966	238110	244142	231430	293420	-12712	61990	94,79	126,79
Импорт легковых авто	6697	7261	7745	5218	7990	-2527	2772	67,37	153,12

Импорт легковых автомобилей в 2017 году составил 6697 млрд.долл., в 2018 году он вырос до 7261 млрд.долл. В 2019 году динамика продолжилась и рост составил 7745 млрд.долл. Объем импорта автомобилей легковые (код ТНВЭД 8703) в Россию за 2020 год составил 5218 млрд.долл. Сокращение автомобильного рынка России в 2021 превысило 30 %. В 2021 году же происходит рост до 7990 млрд.долл. или на 53,12 %.

Представим на рисунке динамику импорта легковых машин товарной по-

зиции 8703 в РФ

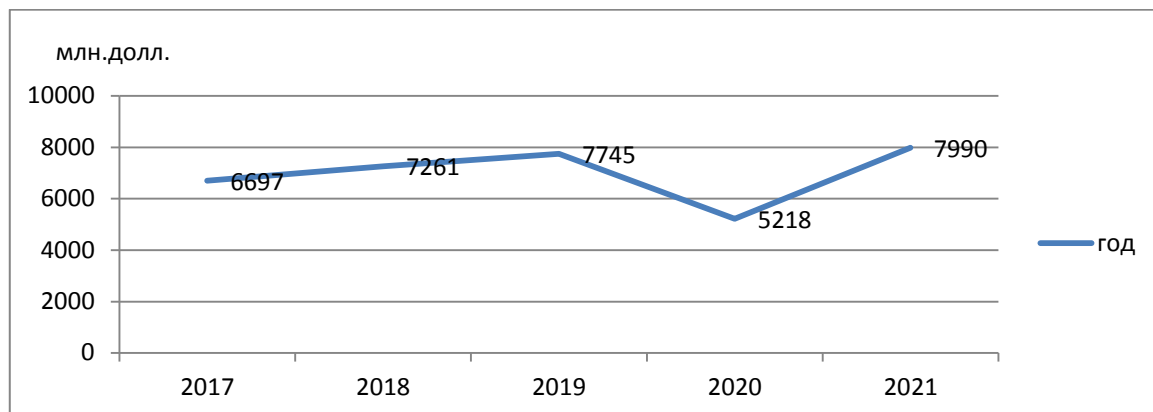


Рисунок 16 – Динамика импорта легковых машин товарной позиции 8703 в РФ

Рост импорта авто происходит с 2017 по 2019 год. Резкое падение в 2020 году из-за пандемии и локдауна (снижение на 33%). Значительное увеличение в 2021 году (на 52% по сравнению с 2020 годом).

После падения в 2020 году импорт легковых автомобилей в Россию восстановился и даже превысил уровень 2019 года.

Рост импорта в 2021 году связан с отложенным спросом после пандемии и улучшением экономической ситуации.

Несмотря на рост, динамика импорта легковых автомобилей в Россию остается нестабильной и подвержена влиянию внешних факторов.

Оценка импорта легковых автомобилей в общем импорте РФ за 2019-2021 гг. рассмотрена в таблице 10.

Таблица 10 – Оценка импорта легковых автомобилей в общем импорте РФ за 2019-2021 гг.

Показатель	Годы, млрд.долл.США				
	2017	2018	2019	2020	2021
Всего импорта	226966	238110	244142	231430	293420
Импорт легковых авто	6697	7261	7745	5218	7990
Доля импорта легковых авто в общем импорте товаров из РФ, %	2,9	3,0	3,2	2,3	2,7

Наблюдается рост доли легковых автомобилей в общем импорте товаров

из России на 0,4 % в 2021 году, при этом в 2021 году доля легковых авто падает на 0,9 %, при этом объем импорта товаров в России снизился.

Проведена оценка импорта легковых машин товарной позиции 8703 в РФ по странам в 2019-2021 гг. в таблице 11.

Таблица 11 – Динамика импорта легковых машин товарной позиции 8703 в РФ по странам в 2019-2021 гг.

Страны	Сумма, млн.долл.					Абсолютное изменение		Тем роста, %	
	2017	2018	2019	2020	2021	2020/2019	2021/2020	2020/2019	2021/2020
АВСТРИЯ	116	159	200	232	255	32	23	116,00	109,91
ВЕНГРИЯ	213	158	154	137	159	-17	22	88,96	116,06
ГЕРМАНИЯ	1392	1324	1475	832	1490	-643	658	56,41	179,09
КИТАЙ	98	130	304	310	729	6	419	101,97	235,16
МЕКСИКА	127	149	196	186	371	-10	185	94,90	199,46
СЛОВАКИЯ	213	434	660	441	528	-219	87	66,82	119,73
СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО	618	663	586	380	456	-206	76	64,85	120,00
СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ	837	924	1122	939	1220	-183	281	83,69	129,93
ЯПОНИЯ	2081	2243	2058	1302	1580	-756	278	63,27	121,35
Другие страны	1002	1017	990	459	1202	-531	743	46,36	261,87
Итого	6697	7261	7745	5218	7990	-2527	2772	67,37	153,12

По итогам 2020 года объем импорта легковых автомобилей в Россию снизился в натуральном выражении на 33 % по сравнению с прошлым годом.

Импорт из Австрии на протяжении исследуемого периода имел положительную динамику, причем в 2021 г. темп прироста ввозимой продукции по сравнению с 2020 г. был самым высоким среди всех поставок – 15,82 %.

На втором месте Китай, но в 2020 году было рост поставок легковых автомобилей в Россию на 6,8 млн.долл. или на 2,25 %.

Так, Германия снизила ввоз легковых автомобилей в 2020 г. в Россию на

46 %,

В 2021 году происходит рост импорта легковых автомобилей на 53,12 %. Так, из Германии рост происходит на 79,09 % ввоза автомобилей, также значительный рост произошел по Японии на 146 % или на 671 млн.руб. на третьем месте Китай – 135 % или на 419 млн.руб. происходит рост ввоза легковых автомобилей.

Таблица 12 – Структура импорта легковых автомобилей в РФ в 2019-2021 гг.

Страны	Удельный вес, %				
	2017	2018	2019	2020	2021
АВСТРИЯ	1,73	2,19	2,58	4,45	3,19
ВЕНГРИЯ	3,18	2,18	1,99	2,63	1,99
ГЕРМАНИЯ	20,79	18,23	19,04	15,94	18,65
КИТАЙ	1,46	1,79	3,93	5,94	9,12
МЕКСИКА	1,90	2,05	2,53	3,56	4,64
СЛОВАКИЯ	3,18	5,98	8,52	8,45	6,61
СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО	9,23	9,13	7,57	7,28	5,71
СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ	12,50	12,73	14,49	18,00	15,27
ЯПОНИЯ	31,07	30,89	26,57	24,95	19,77
Другие страны	14,96	14,01	12,78	8,80	15,04
Итого	100	100	100	100	100

Рассмотрим распределение импорта по странам за 2019 г. Япония (доля по стоимости – 26,57 %, США (7,57 % стоимости), Германия (19,04 % стоимости), Словакия и Великобритания - крупнейшие страны-поставщики автомобилей легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей (кроме моторных транспортных средств товарной позиции 8702), включей грузопассажирские автомобили-фургоны и гоночные автомобили в Россию на их долю приходится 8,52 и 7,57 %

Рассмотрим распределение импорта по странам за 2020 г. Япония (доля по стоимости - 24,95%), США (18 % стоимости, Германия (15,94% стоимости), Словакия и Великобритания – 8,45 % и 7,28 %.

Рассмотрим распределение импорта по странам за 2021 г. Япония (доля по стоимости – 19,77 %), США (15,27 % стоимости, Германия (18,65% стоимо-

сти), Словакия и Великобритания – 6,61 % и 5,71 %.

Таким образом, видим, что большая доля приходится на поставки легковых авто из Японии, более 19 %, на втором месте Германия – более 15 % за весь период и США – более 14 %.

Основными импортёрами товаров группы 8703 «Автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей (кроме моторных транспортных средств товарной позиции 8702), включая грузопассажирские автомобили-фургоны и гоночные автомобили» в Россия в 2021 году были

- Япония с долей 19,7% (1,58 млрд.долл.);
- Германия с долей 18,7% (1,49 млрд.долл.);
- США с долей 15,3% (1,22 млрд.долл.);
- Китай с долей 9,9% (792 млн.долл.);
- Словакия с долей 6,61% (528 млн.долл.);
- Великобритания с долей 5,7% (456 млн.долл.);
- Беларусь с долей 4,99% (399 млн.долл.);
- Мексика с долей 4,64% (371 млн.долл.);
- Австрия с долей 3,19% (255 млн.долл.);
- Венгрия с долей 1,99% (159 млн.долл.).

Импорт легковых автомобилей в Россию за 2021 год может быть описан следующим образом:

Объем импорта легковых автомобилей: в 2021 году в Россию было импортировано существенное количество легковых автомобилей из различных стран. Объем импорта определяется спросом на иностранные автомобили на российском рынке.

Страны-поставщики: легковые автомобили могут импортироваться в Россию из стран Европы, Азии и других регионов мира. Крупными поставщиками легковых автомобилей в Россию являются страны Европейского союза, Япония, Южная Корея, Китай, США и другие.

Бренды и модели: импортируемые легковые автомобили могут включать

разнообразные бренды и модели, от роскошных автомобилей до более доступных и популярных марок. В Россию могут поставляться как премиум-класса автомобили, так и более массовые модели.

Таможенные пошлины и ограничения: важным аспектом импорта легковых автомобилей в Россию являются таможенные пошлины и ограничения, которые могут влиять на окончательные цены на автомобили для конечных потребителей.

2.3 Особенности таможенного контроля легковых автомобилей, ввозимых на таможенную территорию РФ в условиях параллельного импорта

По сути, таможенное оформление – это обязательная процедура при ввозе транспортных средств в новую страну. Процесс предполагает подачу различных документов, оплату пошлин и налогов, а также соблюдение таможенных правил страны назначения. Когда транспортное средство прибывает на границу или в порт, сотрудник таможни проверяет предоставленную документацию, которая обычно включает в себя коносамент, подтверждение права собственности и подробную опись транспортного средства. Сотрудник следит за тем, чтобы все документы были точными и полными, проверяя любые несоответствия, которые могут привести к задержкам или дополнительным проверкам.

После первоначальной проверки таможенник рассчитывает применимые пошлины и налоги на основе стоимости, типа транспортного средства и конкретных правил страны-импортера. Эти затраты могут значительно различаться, поэтому крайне важно заранее подготовиться и понять потенциальные расходы. После уплаты пошлин и налогов транспортное средство может пройти физический осмотр на предмет соответствия правилам безопасности, охраны окружающей среды и импорта. Если все в порядке, таможенник разрешает въезд транспортного средства в страну, отмечая успешное завершение процесса таможенного оформления вашей международной перевозки автомобиля.

Понимание процесса таможенного оформления в деталях жизненно важно для бесперебойной международной перевозки автомобилей. Рассмотрим бо-

лее подробно ключевые компоненты:

Требования к документации: Основой бесперебойного процесса таможенного оформления является точная и полная документация. К основным документам относятся коносамент, который служит квитанцией и договором между грузоотправителем и перевозчиком, а также подробный отгрузочный счет, в котором указана стоимость и описание транспортного средства. В зависимости от страны назначения могут потребоваться дополнительные документы, такие как результаты испытаний на выбросы или подтверждение владения транспортным средством. Тщательная подготовка и представление всех документов может предотвратить ненужные задержки или осложнения во время таможенного оформления.

Пошлины и налоги. Одним из наиболее важных аспектов таможенного оформления является расчет и оплата пошлин и налогов. Эти сборы определяются на основе стоимости, возраста, типа транспортного средства и конкретных таможенных правил страны-импортера. Важно заранее изучить и понять эти затраты, чтобы избежать сюрпризов. Некоторые страны предлагают льготы или сниженные ставки при определенных условиях, поэтому изучение этих возможностей может привести к значительной экономии.

Проверки и правила: Чтобы обеспечить соблюдение местных законов, сотрудник таможни может провести физический осмотр транспортного средства. Эта проверка направлена на проверку состояния транспортного средства, обеспечение его соответствия стандартам безопасности и окружающей среды, а также подтверждение того, что оно соответствует данным, указанным в документации. Знакомство с таможенными правилами страны назначения и соответствующая подготовка вашего автомобиля могут ускорить эту часть процесса. Например, обеспечение того, чтобы ваш автомобиль соответствовал стандартам выбросов или имел необходимые модификации, может предотвратить задержки или необходимость дополнительных работ по прибытии.

Сегодня в России открыто довольно многовинтовой сборки автомобилей известных марок, а также есть свои промышленные гиганты с полным циклом

производства автомобилей. На фоне экономического роста количество выпускаемых автомобилей увеличивается с каждым годом. Но несмотря на это, многие водители хотят пригнать машину из Европы или США. А как известно, вся продукция, ввозимая из-за пределов Таможенного союза, должна пройти процедуру таможенного оформления. Растаможка автомобиля – тот самый барьер, который отпугивает желающих купить автомобиль за рубежом и заставляет обратить свой взор в сторону отечественного автопрома. Но если подойти к этому вопросу со знанием дела, то можно стать обладателем качественного автомобиля за относительно небольшие деньги. В данной статье даны ответы на распространенные вопросы и развенчаны мифы о растаможке автомобилей в России.

В соответствии с Таможенным кодексом ЕАЭС все товары, пересекающие границу Экономического союза, подлежат таможенному оформлению, если иное не установлено законодательными актами таможенного союза. Таким образом, импортер обязан уплатить ввозную таможенную пошлину в государственную казну. В случае ввоза автомобиля размер пошлины варьируется в широких пределах и зависит от объема двигателя, состояния автомобиля и других факторов. Если ввозится специальный (эксклюзивный) автомобиль, например, редкий, то импортеру необходимо обратиться в региональное отделение Торгово-промышленной палаты с просьбой провести экспертизу и определить стоимость ввозимого товара для того, чтобы для определения ввозной таможенной пошлины.

Законодательство в сфере таможенного регулирования часто динамично меняется. И поэтому, чтобы не нарушить правила ввоза и не нарваться на штрафные санкции, перед покупкой и растаможкой автомобиля необходимо внимательно ознакомиться с правилами ввоза на официальном ресурсе региональной таможни.

Владельцы автомобилей из-за границы, не прошедшие растаможку, могут понести суровую ответственность, вплоть до уголовной. Для доставки автомобиля на склад временного хранения в зоне таможенного контроля физическое лицо имеет ровно одни сутки (24 часа) с момента пересечения объектом по-

шлины границы одной из стран Таможенного союза. Если по каким-либо причинам товар не был помещен под процедуру таможенного оформления, автомобилю автоматически присваивается статус контрабандного товара. А это значит, что автомобиль будет конфискован, а сам владелец понесет административную или уголовную ответственность (в зависимости от размера причиненного ущерба).

Список торговых марок автомобилей и запчастей, которые можно ввозить параллельным импортом представлен в таблице 13.

Таблица 13 - Список торговых марок автомобилей и запчастей, которые можно ввозить параллельным импортом

Торговые марки авто и запчасти к ним разрешенные к ввозу по параллельному импорту			
ACURA	DODGE	KNECHT	PORSCHE
ALFA ROMEO	DOMAR	Knoir-bremse	PRONAR
ALLISON TRANSMISSION	EATON	KORMORAN	ROLLS-ROYCE
ARNOTT	EJOT	KYB	ROVER
ASTON MARTIN	ERMAX	LAMBORGHINI	SAAB
Ate	FAG	LAND ROVER	SACHS
AUDI	FEBI	LEXUS	SB SANGSIN BRAKE
AVA	FERODO	LINCOLN	SCANIA
BENTLEY	FERRARI	LUK	SEAT
BILSTEIN	FIAT	MACK TRUCKS	SIMOL
BMW	FILTRON	MAHLE	SMART
BOGE	FREIGHTLINER	MAN	SUBARU
BOSCH	GATES	MANN	SUZUKI
BPW	GENERAL MOTORS (GM)	MASERATI	SWAG
BUGATTI	GMC	MAYBACH	TAKLER
CADILLAC	HANS PRIES	MERCEDES-BENZ	TESLA
CHEVROLET	HELLA	metelli	TEXTAR
CHRYSLER	HONDA	MINI	THERMO KING
Continental	HUMMER	MINTEX	TOYOTA
CUMMINS	INA	MITSUBISHI	TRW
DAEWOO	INFINITI	NISSAN	Vickers
DAF TRUCKS	Iveco	NISSENS	VOLKSWAGEN
DAIHATSU	JAGUAR	PAGID	VOLVO
DAIMLER	JEEP	PARKER	WABCO
DANFOSS	JOST	PARLOK	Webasto
DATSUN	KENWORTH	PETERBILT	ZF
DELPHI	KLOKKERHOLM USA	PIERBURG	

Постановление Правительства РФ № 506 от 29.03.2022 легализовало параллельный импорт автомобилей, запчастей и других товаров.

До этого ввоз автомобилей и запчастей из реестра объектов интеллектуальной собственности (РОИС) был запрещен, за исключением ввоза для личного пользования физическими лицами.

Популярность параллельного импорта:

Уход ряда брендов с российского рынка сделал параллельный импорт популярным среди автолюбителей, предпочитающих зарубежный автопром.

Он позволяет приобрести автомобили, которые не поставляются официально из-за санкций.

Контроль легковых автомобилей организуется и осуществляется на всей таможенной границе ЕАЭС (рисунок 17).



Рисунок 17 - Таможенный контроль ввоза легковых автомобилей

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.

Схема параллельного импорта легкового автомобиля представлена на рисунке 18.



Рисунок 18 – Схема параллельного импорта легкового автомобиля

По данным аналитического агентства «Автостат» на ноябрь 2023 года, за 10 месяцев в Россию было импортировано более 889 тысяч всех легковых автомобилей.

Основным поставщиком новых машин стал Китай (около 80%). Вторым популярным направлением по ввозу автомобилей оказался Казахстан (7,5%), но в конце года импорт оттуда сократился, далее Киргизия (5,8%), Беларусь (2,5%), Армения (1,6%) и ОАЭ (1%).

Это такие марки, как, в частности, Kia, Changan, Voyah, Geely, Lixiang, Cherry, Hyundai. Основным поставщиком подержанных машин является Япония (54%). Далее идет Армения (14,3%), Беларусь (11,3%), Южная Корея (7,2%), Киргизия (4,6%), Германия (2,9%). Они завозят в Россию Toyota, Honda, Kia, BMW, Nissan, Hyundai.

Особенности таможенного контроля легковых автомобилей, ввозимых на таможенную территорию РФ из стран ЕАЭС представлена в таблице 14.

Таблица 14 - Особенности таможенного контроля легковых автомобилей, ввозимых на таможенную территорию РФ из стран ЕАЭС

Страна	Описание
Республика Беларусь	<p>В настоящее время единую территорию Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) составляют территории Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики и Российской Федерации, являющиеся членами ЕАЭС и Сторонами Договора о ЕАЭС, подписанного 29.05.2014 в г. Астане.</p> <p>В связи с этим, при ввозе на территорию Российской Федерации из Республики Беларусь транспортных средств для личного пользования, являющихся товаром ЕАЭС, таможенные операции в месте пересечения российско-белорусской границы не совершаются, таможенный контроль не проводится и уплата таможенных платежей, внесение каких-либо залоговых платежей не требуется.</p>
Республика Армения	<p>В соответствии с положениями приложения № 3 к Договору о присоединении Республики Армения к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014 (подписан в г. Минске 10.10.2014, далее – Договор о присоединении) автомобили, ввезенные и выпущенные на территории Республики Армения до подписания Договора о присоединении (до 10.10.2014), с даты вступления данного договора в силу считаются товарами ЕАЭС и ввозятся на территорию других государств – членов Евразийского экономического союза (в т.ч. Российской Федерации) без совершения таможенных операций и уплаты таможенных пошлин, налогов.</p> <p>Автомобили, ввезенные на территорию Республики Армения из третьих стран после подписания Договора о присоединении, в отношении которых таможенные пошлины, налоги уплачены по ставкам, отличающимся от установленных таблицей № 2 приложения № 2к Решению № 107, считаются иностранными товарами до уплаты таможенных пошлин, налогов в размере разницы уплаченных сумм таможенных пошлин, налогов и сумм таможенных пошлин, налогов, подлежащих уплате по ставкам, указанным в таблице № 2 приложения № 2к Решению № 107.</p>
Кыргызская Республика	<p>При ввозе транспортных средств (легковых автомобилей) для личного пользования на территорию Российской Федерации из Кыргызской Республики существуют особенности, определенные Протоколом об условиях и переходных положениях по применению Кыргызской Республикой Договора о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014, отдельных международных договоров, входящих в право Евразийского экономического союза, и актов органов Евразийского экономического союза в связи с присоединением Кыргызской Республики к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014 (подписан в г. Москве 08.05.2015, далее – Протокол).</p> <p>Исходя из системного толкования пунктов 26-31 Протокола, транспортные средства, ввезенные из третьих стран и выпущенные в свободное обращение на территории Кыргызской Республики, до 01.01.2014 являются товаром Евразийского экономического союза, т.е. при их ввозе на территорию других государств – членов Евразийского экономического союза (в т.ч. Российскую Федерацию) в отношении них таможенные операции не совершаются, таможенные пошлины, налоги не уплачиваются.</p> <p>Транспортные средства, ввезенные из третьих стран и выпущенные в свободное обращение на территории Кыргызской Республики после 01.01.2014, в Евразийского экономического союзе признаются товарами ЕАЭС при условии их таможенного декларирования после уплаты таможенных пошлин, налогов в размере разницы сумм таможенных пошлин, налогов, подлежащих уплате по ставкам, установленным таблицей № 2 приложением № 2 к Решению Совета Евразийской экономической комиссии от 20.12.2017 № 107.</p>

Республика Казахстан	<p>В отношении транспортных средств, ввозимых из Республики Казахстан также существует особенности.</p> <p>С 11.01.2016 Протоколом о некоторых вопросах ввоза и обращения товаров на таможенной территории ЕАЭС (подписан в г. Бурабай 16.10.2015, далее – Протокол) предусмотрено применение Республикой Казахстан пониженных ставок таможенных пошлин, налогов (по сравнению с установленными правом ЕАЭС) при ввозе товаров на территорию Республики Казахстан из третьих стран и их помещении под таможенные процедуры, предусмотренные Таможенным кодексом ЕАЭС, в соответствии с перечнем товаров, утверждаемым Евразийской экономической комиссией, в связи с присоединением Республики Казахстан к Всемирной торговой организации.</p> <p>Согласно пунктам 3, 4 статьи 3 Протокола, такие товары имеют статус условно выпущенных товаров в соответствии с Таможенным кодексом ЕАЭС, при этом Республика Казахстан обеспечивает принятие мер по недопущению их вывоза на территорию других государств-членов ЕАЭС (т.е. такие товары используются только в пределах территории Республики Казахстан).</p> <p>В соответствии с пунктом 3 статьи 4 Протокола автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства, классифицируемые в товарных позициях 8703, 8704 21 и 8704 31 Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (утверждена Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 16.07.2012 № 54, далее - ТН ВЭД ЕАЭС), моторные транспортные средства для перевозки не более 12 человек, включая водителя, классифицируемые в товарной позиции 8702 ТН ВЭД ЕАЭС, выпущенные в обращение на территории Республики Казахстан с применением пониженных ставок ввозных таможенных пошлин, могут временно ввозиться на территории других государств-членов ЕАЭС лицами (гражданами Республики Казахстан или иными лицами), постоянно проживающими в Республике Казахстан, и в случае, если такие автомобили легковые и прочие моторные транспортные средства зарегистрированы на территории Республики Казахстан на указанных лиц на основании документов, содержащих сведения, позволяющие идентифицировать транспортные средства, с отметкой о выпуске в свободное обращение с применением пониженных ставок ввозных таможенных пошлин.</p> <p>Иных условий как ввоза таких транспортных средств с территории Республики Казахстан в другие государства – члены ЕАЭС (в данном случае – в Российскую Федерацию), так и приобретения такими транспортными средствами статуса товаров ЕАЭС правом ЕАЭС не предусмотрено.</p>
----------------------	--

Таможенный контроль автомобилей из ЕАЭС регулируется Договором о ЕАЭС, подписанным 29.05.2014 в г. Астане.

Таможенники проверяют достоверность информации в Таможенной декларации и документов, подтверждающих эту информацию.

Необходимо уточнить, что параллельный импорт регулируется только в рамках действия постановления Правительства РФ № 506 от 29.03.2022.

Таможенный контроль осуществляется в соответствии с законодательством ЕАЭС, что обеспечивает соответствие ввозимых товаров требованиям безопасности и проверку их таможенной стоимости.

Введение параллельного импорта расширило возможности для импорта автомобилей в Россию. Однако необходимо учитывать особенности таможенного контроля и соблюдать все требования законодательства ЕАЭС.

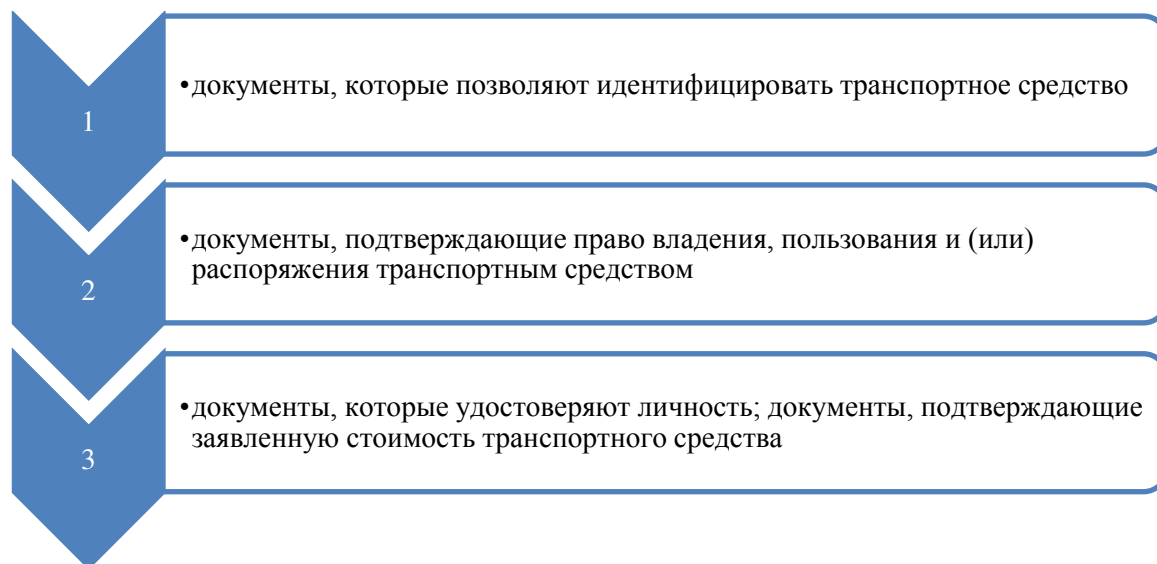


Рисунок 19 – Документы необходимые для осуществления контроля

Также, осуществляется проверка на соответствие ввезенного автомобиля техническим регламентам. Так, ввезенный физическим лицом для личного пользования легковой автомобиль должен соответствовать техническому регламенту, который был утвержден Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (ред. от 27.09.2023) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств».

Таможенный контроль легковых автомобилей: сертификация, "ЭРА-ГЛОНАСС" и технические средства

Сертификация соответствия Техническому регламенту выдается:

- по завершении проверки автомобиля на соответствие Техническому регламенту выдается сертификат соответствия;
- сертификат выдается аккредитованным органом по сертификации.

С 01.01.2017 года ввозимые легковые автомобили должны быть оснащены системой "ЭРА-ГЛОНАСС" для получения паспорта транспортного средства (п. 5 Приложения №4 Технического регламента).

Для ускорения и повышения эффективности таможенного контроля используются технические средства таможенного контроля.

Порядок применения этих средств регулируется приказом ФТС России от 21.12.2010 № 2509.

Сотрудники таможенных органов активно выявляют нарушения в отношении транспортных средств, перемещаемых физическими лицами через таможенную границу ЕАЭС.

Необходимо уточнить, что "ЭРА-ГЛОНАСС" - это система вызова экстренных оперативных служб, которая должна быть установлена на всех ввозимых легковых автомобилях после 01.01.2017 года.

Применение технических средств таможенного контроля позволяет ускорить процесс проверки автомобилей и более эффективно выявлять нарушения.

Таможенный контроль легковых автомобилей включает в себя не только проверку документов и соответствия Техническому регламенту, но также обязательное наличие системы "ЭРА-ГЛОНАСС" и применение технических средств таможенного контроля. Сотрудники таможенных органов активно выявляют нарушения, что повышает эффективность таможенного контроля и обеспечивает соответствие ввозимых автомобилей требованиям безопасности и законодательства (рис. 20).

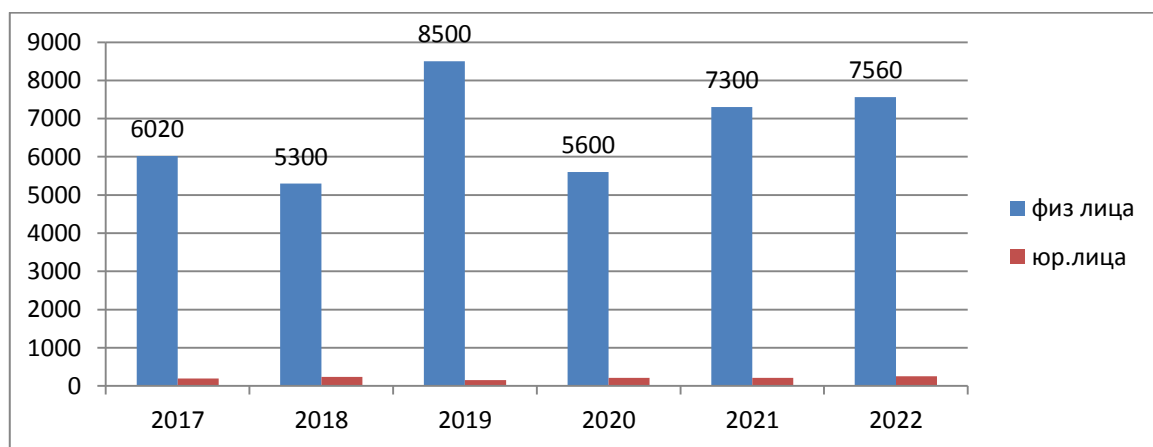


Рисунок 20 - Динамика нарушений при ввозе автомобилей физическими лицами через границу ЕАЭС

Анализ статистики:

Количество нарушений, связанных с ввозом автомобилей физическими лицами через границу ЕАЭС, демонстрирует неоднозначную динамику:

Снижение в 2020 году на 24,3% по сравнению с 2019 годом, но рост на 12% по сравнению с 2018 годом.

Рост в 2021 году до 7300 автомобилей.

Незначительное увеличение в 2022 году до 7560 автомобилей.

Динамика нарушений у юридических лиц значительно ниже.

Часть 1 статьи 16.18 КоАП РФ предусматривает наложение штрафа или конфискацию автомобиля за невывоз или неосуществление обратного ввоза товаров или транспортных средств физическими лицами.

Несмотря на рост импорта легковых автомобилей в Россию, количество нарушений при ввозе автомобилей физическими лицами через границу ЕАЭС не является стабильным. Это может быть связано с изменениями в законодательстве, усилением контроля со стороны таможенных органов, а также с увеличением количества людей, которые решают ввезти автомобиль в Россию из-за границы.

Таможня выявляет, что товары были ввезены с заниженной стоимостью, что привело к неуплате таможенных платежей, то она может с помощью административного регулирования предъявлять претензии к текущему владельцу товара – начиная от требования об уплате недостающей суммы и изъятия ПТС, вплоть до конфискации товара. В самом консервативном сценарии последует изъятие автомобиля, если будет возбуждено административное преследование по ст. 16.21 КоАП РФ (незаконное пользование товарами, их приобретение, хранение либо транспортировка). Незаконное, потому что с них не были полностью уплачены таможенные платежи между границами государств — членов ЕАЭС.

При ввозе легковых автомобилей на таможенную территорию Российской Федерации в условиях параллельного импорта существуют определенные особенности таможенного контроля. Вот некоторые из них:

1) легковые автомобили, подлежат таможенному оформлению, которое включает в себя уплату таможенных пошлин, налогов, представление декларации о товарах и других документов;

2) соблюдение норм экологической и безопасности: при ввозе автомобилей на таможенную территорию России необходимо соблюдать нормы экологической безопасности и стандарты качества, установленные в стране;

3) проверка транспортных средств: таможенные органы могут проводить проверку легковых автомобилей на предмет соответствия заявленным характеристикам и документам, а также наличие контрабанды или запрещенных к ввозу товаров;

4) уплата таможенных пошлин: при параллельном импорте автомобилей часто возникают вопросы о размере таможенных пошлин, особенно если автомобили приобретены за границей и ввозятся для личного пользования;

5) регистрация и документация: для легального ввоза автомобилей необходимо оформить все необходимые документы, включая технический паспорт, сертификаты соответствия, страховку и другие документы, которые подтверждают легальность и безопасность автомобиля;

6) контроль за происхождением автомобиля: таможенные службы могут проверять происхождение автомобиля, чтобы исключить возможность ввоза украденных или поддельных автомобилей.

При ввозе легковых автомобилей на таможенную территорию РФ в условиях параллельного импорта важно соблюдать все правила и требования, установленные таможенными органами, чтобы избежать проблем и обеспечить законность проводимых действий.

С 1 апреля 2024 года в РФ изменятся правила расчета платежей за ввоз в Россию автомобилей из стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Это касается, в частности, Армении, Беларуси, Казахстана, Киргизии. Недоплаченные налоги и сборы, которые возникают из-за занижения таможенной стоимости при ввозе в Россию машин из стран ЕАЭС, будут учитываться в составе утилизационного сбора. Он будет обязателен как для физических, так и для

юридических лиц. Для тех, кто ввозит автомобили из стран ЕАЭС и растаможиванием занимается в России, ничего не изменится. Машины с электрическим двигателем таможеню должны проходить только в РФ.

В настоящее время назревшими проблемными аспектами таможенного контроля транспортных средств, перемещаемых физическими лицами для личного пользования, являются вопросы, которые связаны с ввозом и легализацией легковых автомобилей.

При ввозе легковых автомобилей в РФ в условиях параллельного импорта необходимо пройти таможенный контроль, который включает в себя следующие этапы:

- декларирование товара - при ввозе автомобиля необходимо подать таможенную декларацию, в которой указываются данные о марке, модели, годе выпуска и стоимости автомобиля.

- проверка соответствия таможенным требованиям - таможенные органы проверяют подлинность документов и соответствие автомобиля требованиям технического регламента.

- уплата таможенных платежей - при ввозе автомобиля в РФ необходимо уплатить таможенные пошлины и налоги, расчет которых зависит от стоимости и характеристик автомобиля.

- оформление таможенной декларации и выпуск автомобиля - после прохождения всех необходимых процедур автомобиль оформляется таможенными органами, после чего его можно выпустить на территорию РФ.

3 СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ЛЕГКО- ВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ВВОЗИМЫХ В РФ В УСЛОВИЯХ ПАРАЛ- ЛЕЛЬНОГО ИМПОРТА

В 2022 году Правительство РФ ввело механизм параллельного импорта как ответ на санкции. Постановление, которое регулировало этот механизм, действовало до 1 февраля 2024 года.

31 января 2024 года был подписан новый документ, который продлил действие параллельного импорта, но с некоторыми изменениями:

- автомобили: юридические лица могут ввозить только автомобили брендов, которые включены в список Минпромторга;

- сертификация: Электромобили и гибриды, ввозимые юридическими лицами из дружественных стран, должны пройти сертификацию по техрегламенту "О безопасности колесных транспортных средств" и получить ОТТС (Одобрение типа транспортного средства).

Рассмотрим новую схему ввоза с 1 апреля машины.

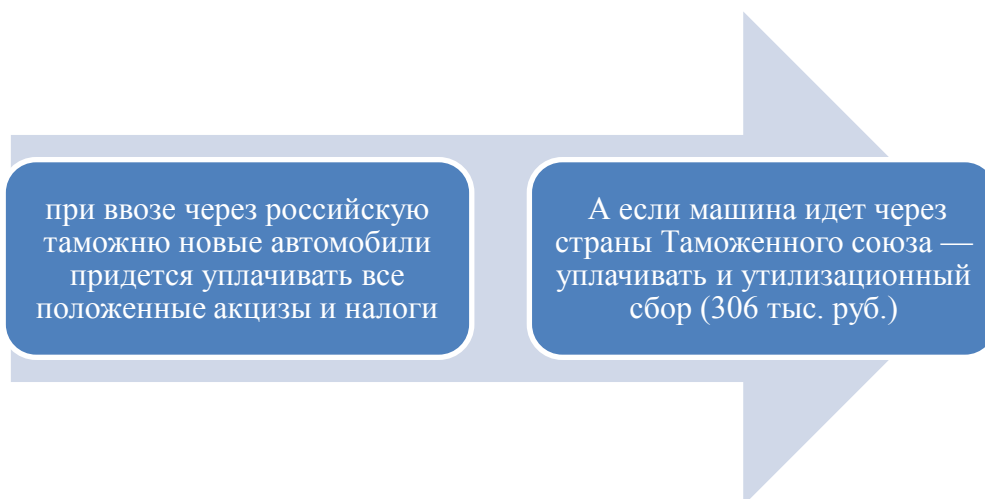


Рисунок 21 – Схема растормаживания авто с 1 апреля 2024 г.

С 1 апреля 2024 года в России исчезла возможность ввозить новые автомобили с оформлением на физлиц без уплаты дополнительных платежей. В соответствии с постановлением правительства теперь при ввозе через российскую

таможню за такие автомобили придется уплачивать все положенные акцизы и налоги. А если машина идет через страны ЕАЭС — уплачивать и утилизационный сбор (306 тыс. руб.). Увеличение утильсбора: для автомобилей с двигателями объемом 1-2 литра сбор составит 300,6 тысяч рублей (новые) и 528,8 тысяч (подержанные). Для автомобилей с двигателями 2-3 литра ставки увеличены до 844,8 тысяч и 1,279 миллиона соответственно. Максимальная ставка: для подержанных автомобилей с двигателями более 4 литров установлена максимальная ставка в размере 1,624 миллиона рублей.

То же самое будет касаться параллельного импорта из республики Беларусь и Казахстана. Там свои тарифы и правила ввоза, но сэкономить на покупке иномарки теперь, после введения новых правил, не получится.

По итогам 2023 г. через страны ЕАЭС в Россию ввезли пятую часть всего объема новых легковых автомобилей. Из 707 тыс. импортированных машин 8% пришлось на Кыргызстан, 6% — на Казахстан, 2% — на Белоруссию и 1% — на Армению. 80% ввезли напрямую из Китая — через дилеров или параллельным импортом. Все это естественно уменьшало поступления в федеральный бюджет, и речь шла о недополучении в бюджет миллионов рублей.

Данные изменения направлены на:

- урегулирование рынка параллельного импорта: введение списка брендов и сертификационных требований призвано упорядочить ввоз автомобилей;
- защита отечественного автопрома: увеличение утильсбора должно стимулировать спрос на российские автомобили.

Важно отметить: новые правила могут повлиять на стоимость автомобилей, доступных для покупки в России, а также на спрос на отдельные модели.

Но с 1 апреля 2024 г. стоимость автомобилей, которые ввозят по параллельному импорту через страны Евразийского экономического союза, существенно выросла

Россиянам стали массово приходиться требования о доплате значительных сумм — от 300 до 840 тыс. рублей утилизационного сбора за машины, ввезенные по параллельному импорту. Проблема коснулась 7 тыс. автовладельцев.

Таблица 15 – Схемы обхода таможенных платежей до 1 апреля 2024 ода

До 1 апреля 2024	После 1 апреля 2024 г.
<p>Действовавший с 2022 года упрощенный порядок, когда нужно было получить заключение об оценке единичного транспортного средства (ЗООТС), теперь распространяется только на "бренды, которые прекратили официальные поставки в Россию" и входят в перечень товаров, разрешенных Минпромторгом для параллельного импорта.</p>	<p>С 1 апреля 2024 года недоплаченные налоги и сборы (таможенная пошлина, НДС, акциз), вследствие занижения таможенной стоимости автомобилей, ввозимых в Россию из стран ЕАЭС, будут учитываться в составе утилизационного сбора, обязательного к уплате как физическими, так и юридическими лицами.</p>
<p>Для физических лиц один раз в год можно завести автомобиль для собственных нужд без права на перепродажу, в течении 12 месяцев со дня постановки на учет. В данном случае сохраняется ставка льготного утильсбора в сумме 3400 руб для новых и 5200 руб для б/у. В случае перепродажи автомобиля в течении 12 месяцев или если автомобиль ввозиться для перепродажи, то уплачивается коммерческий утильсбор, который зависит от года выпуска автомобиля и объема двигателя.</p> <p>С начала 2023 года положения об утильсборе регулировали дважды. С 1 августа повысили коэффициенты к базовым ставкам: от 81,2 тыс. рублей (авто младше 3 лет с двигателем меньше 1 л) до 1,62 млн (авто старше трех лет с двигателем больше 3,5 л). Индексация касалась только юрлиц-импортеров. Обычные граждане по-прежнему могли рассчитывать на льготный утильсбор, но при нескольких условиях: собственник покупает машину с объемом двигателя не больше 3 литров для себя, не больше одной в год, не продает ее в течение года.</p>	<p>Утилизационный сбор надо будет рассчитывать по формуле. Показатель будет включать размер утильсбора в РФ, и увеличиваться на разницу между таможенной пошлиной (рассчитанной по средней цене автомобиля) и пошлиной из декларации, а также разницу по НДС и акцизу.</p> <p>Надо отметить, что для расчета будут использовать нижнюю границу средней стоимости авто, из публикуемого на официальном сайте Минпромторга РФ перечня.</p>
<p>В конце января 2024 года правительство РФ отменило упрощенную сертификацию электромобилей. В правительстве уточнили, что схема параллельного импорта действует только для марок, которые ушли из России. Что касается популярных электромобилей и гибридов (Zeekr, Lixiang, Nio, BYD, Avatr и т. д.), для их легализации юрлицам придется получать ОТС (одобрение типа транспортного средства) вместо более простого документа ЗООТС. При этом ввоз электромобилей частными лицами сохраняется, но с упрощенными схемами будет бороться описанная выше «система управления рисками».</p>	<p>Изменениями также предусматривается, что при ввозе из стран ЕАЭС автомобилей с электродвигателем их обязательно нужно будет растамаживать в России.</p>

Так параллельный импорт не оправдал свои ожидания, так как в 2023 году поставки автомобилей таким способом должны были стать полноценной заменой официальных дилеров, ушедших с российского рынка. На деле же их заменили китайские модели, которые можно купить гораздо проще и дешевле.

Главная проблема параллельного импорта автомобилей для автосалонов заключается в итоговой цене. Благодаря транспортной логистике через другие страны, таможенным пошлинам и повышенному утилизационному сбору для

юридических лиц, цена автомобиля увеличивается на 500-700 тысяч в среднем.

Перед 1 апреля 2024 года ситуация была более благоприятной для водителя при покупке автомобиля напрямую за рубежом. В таких случаях машина оформлялась на физическое лицо, что позволяло снизить утилизационный сбор до 3,4–5,2 тысяч рублей. Однако, физическое лицо могло завести только один автомобиль в течение года, который не мог быть перепродан раньше than через 12 месяцев.

Премиум-иномарки стоимостью от пяти миллионов рублей были наиболее выгодны при поставке через схему параллельного импорта.

С 1 октября 2023 года вступили в силу новые правила взимания утилизсбора для ввозимых автомобилей, направленные на ограничение перепродажи третьими лицами в России. Это делает параллельный импорт экономически нецелесообразным для многих участников рынка.

Существуют и другие недостатки процесса параллельного импорта, такие как потеря официальной, заводской гарантии автопроизводителя, которая не распространяется на перепроданную посредником машину в другую страну. По словам Роспотребнадзора, если официальная информация на сайте изготовителя указывает на сворачивание гарантийной поддержки на территории России, то необходимо обращаться к дилерам в той стране, где машина была куплена.

Многие автолюбители не расстраиваются отсутствием гарантии на импортные автомобили и обращаются к автосалонам, которые продают европейские модели с собственными гарантиями. Покупка официально импортированного автомобиля становится более безопасной, даже учитывая возможную переплату.

Надежные поставщики и помощники поддерживают своих клиентов на всех этапах покупки автомобиля: помощь в выборе авто, оформлении документов, оплате пошлин и выборе оптимального логистического пути. Это позволяет получить желаемую иномарку при минимальных временных затратах от покупателя. При выборе поставщиков следует обратить внимание на их опыт работы, успешные выполненные сделки, цены и условия сотрудничества.

Новый порядок расчета утилизационного сбора обеспечит равные условия

для тех, кто ввозит растаможенные автомобили из стран ЕАЭС, и тех, кто проходит эту процедуру в России. Таможенные органы контролируют правильность расчета сбора.

С 1 апреля 2024 года планируется запуск единой системы управления рисками в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС), которая исключит приток в Россию иномарок, растаможенных по льготным схемам. Власти надеются заблокировать поток серого импорта, увеличить таможенные сборы и снизить конкуренцию для автомобилей российской сборки.

Евразийский экономический союз (ЕАЭС) внедряет новую систему таможенного контроля, направленную на повышение точности и полноты исчисления таможенных пошлин и налогов, включая специальные, антидемпинговые и компенсационные пошлины.

Ключевые моменты:

- единые профили рисков: новая система позволит устанавливать единые профили рисков для всех таможенных служб стран-членов ЕАЭС, что повысит эффективность контроля;

- совместный контроль после выпуска: таможенные органы стран ЕАЭС смогут проводить совместные мероприятия по контролю товаров после их выпуска, что повысит прозрачность и предотвратит нарушения;

- контроль таможенной стоимости: ежемесячно таможенные органы стран ЕАЭС будут предоставлять в Евразийскую экономическую комиссию (ЕЭК) и друг другу информацию о средней задекларированной стоимости товаров, ввозимых из третьих стран, и количестве корректировок таможенной стоимости. Это позволит выявлять случаи занижения стоимости.

В России с 1 апреля 2024 года введены дополнительные требования для автомобилей.

Пассажирская таможенная декларация: данный документ выдается на территории РФ и Беларуси. Он подтверждает, что автомобиль прошел очистку и оформление без занижения оценочной стоимости и по ставкам РФ.

Пересмотр оценочной стоимости: если в таможенную службу предостав-

лен другой документ, то оценочная стоимость будет пересмотрена, и может быть начислен дополнительный утильсбор до ставки РФ.

Важно отметить: введенные изменения направлены на предотвращение уклонения от уплаты таможенных пошлин и налогов, а также на обеспечение прозрачности и справедливости в торговле в рамках ЕАЭС.

ФТС России ввела новые правила растаможки автомобилей, ввозимых по параллельному импорту:

- фиксированная минимальная стоимость: ФТС установила средние стоимости автомобилей для исчисления налогов и утильсбора. Задекларировать автомобиль ниже этой стоимости уже невозможно. Если стоимость в декларации ниже установленной, придется доплатить разницу до российских ставок в виде доначисления утильсбора;

- конец заниженной растаможки в Казахстане и Киргизии: новые правила фактически закрыли лазейку с заниженной растаможкой в Казахстане и Киргизии. Автомобиль, растаможенный в этих странах, будет дороже, чем если бы его растаможили в России, и нет гарантии, что его поставят на учет в РФ без доплаты;

- только в России: электромобили и гибриды можно растаможить только в России. Машины, растаможенные в других странах ЕАЭС, не поставят на учет в РФ;

- ОТТС для китайских автомобилей: не все китайские автомобили можно растаможить по пассажирской таможенной декларации. Для некоторых моделей, представленных официально в России, требуется ОТТС;

- ограничения на автомобили из Казахстана: автомобили, выпущенные в Казахстане с пониженной ставкой ввозной пошлины, не подлежат вывозу в другие страны ЕАЭС, включая Россию. Такие машины нельзя покупать и регистрировать в РФ;

- опасность покупки растаможенных в Казахстане и Киргизии машин: Существует риск доначисления платежей и аннулирования регистрации.

- таможенная очистка в Беларуси: автор планирует рассказать о нюансах таможенной очистки автомобилей из Европы в Беларуси в следующих постах.

Вывод: Новые правила существенно усложняют импорт автомобилей в Россию, особенно из Казахстана и Киргизии. Важно тщательно изучать правила и документы перед покупкой, чтобы избежать неприятных последствий.

Таблица 16 – Причины и результаты введения новых правил ввоза легковых автомобилей

Причины	Меры	Результаты
продажи отечественного автопрома падают из за параллельного импорта автомобилей, продавцы транспортных средств завозят автомобили в Россию по льготной ставке утильсбора, тем самым создают конкуренцию АвтоВАЗу, так как импортные бюджетные автомобили, выходили по стоимости, чуть выше или наравне со стоимостью моделей ВАЗ	В результате Правительством РФ было принято решение об увеличении утильсбора для граждан России, купившим авто по параллельному импорту, для перепродажи на территории РФ с 1 августа 2023 года.	Но данная мера не помогла. Цены на наш автопром, вместо того, чтобы понизить, поползли вверх, а поток автомобилей по параллельному импорту не убавился, а наоборот стал только больше за счет смены логистики на Киргизию, где автомобили таможились с занижением инвойса и по льготной сетке для юридических лиц. В итоге бюджетные автомобили из ОАЭ и автомобили с поднебесной оставались на одном уровне с моделями ВАЗ, а более дорогие марки в разы дешевле чем у дилеров автомобилей из Китая.
	Для физических лиц один раз в год можно завести автомобиль для собственных нужд без права на перепродажу, в течении 12 месяцев со дня постановки на учет. В данном случае сохраняется ставка льготного утильсбора в сумме 3400 руб для новых и 5200 руб для б/у. В случае перепродажи автомобиля в течении 12 месяцев или если автомобиль ввозиться для перепродажи, то уплачивается коммерческий утильсбор, который зависит от года выпуска автомобиля и объема двигателя.	Но данная мера снова не помогла. В Киргизии понижают сетку для таможи и увеличение утильсбора компенсируют снижением пошлин при таможе в Киргизии. Поток китайского автопрома ни то чтобы уменьшился, он стал еще больше. Дилеры "ноют", АвтоВАЗ плачет, что приводит к тому, что подписывают новое постановление, которое начинает действовать с 1 апреля 2024 года о новых правилах ввоза автомобилей на территорию России из стран Евразийского экономического союза.
Что привело к новым правилам ввоза с 1 апреля 2024 г.		
В состав утильсбора, который уплачивается в РФ, начнут включать недоплаченные налоги и сборы при льготном таможенном оформлении авто в странах ЕАЭС. Новая схема оплаты приведёт к тому, что ввозить машины, растаможенные в странах ЕАЭС, по льготной сетке, станет невыгодно, а из за доначислений, логистики еще и дороже, чем таможить автомобиль сразу под 48% от стоимости на территории РФ. В итоге получаем - стоимость автомобилей, ввезённых по параллельному импорту подорожают, примерно на 30% и выше, а китайский автопром, фактически сравняется с ценами, которые предлагают официальные китайские дилеры, в некоторых случаях и дороже, из за того что необходимо будет получать сертификат соответствия китайского ТС на территории РФ.		

От данной меры выиграет государство, так как получит в бюджет дополнительные средства. Также дилеры китайского автопрома, которые получают приток клиентов и уберут конкурентов - поставщиков китайских авто по более выгодным ценам, так как этой выгоды уже не будет и клиенты получают автомобили у дилера, типа с гарантией, по той же цене, что и у частных продавцов, но без гарантий.

Таблица 17- Проблемы таможенного контроля легковых автомобилей, ввозимых в РФ

Проблемы	Описание проблемы	Решения
Увеличение утилизационного сбора	С 1 апреля 2024 года введение утилизационного сбора на легковые автомобили. Это может привести к существенному удорожанию импорта автомобилей и снижению его объемов.	Поэтапное введение изменений: Резкое повышение утилизационного сбора и ужесточение экологических требований может привести к негативным последствиям для рынка. Необходимо плавное и поэтапное внедрение новых правил, чтобы участники рынка могли адаптироваться к новым условиям.
Изменения в требованиях к экологическому классу автомобилей	Возможно введение требований к экологическому классу ввозимых автомобилей, ограничивает импорт старых автомобилей и автомобилей с высоким уровнем выбросов.	Совершенствование системы электронных паспортов транспортных средств (ЭПТС): Необходимо упростить процесс оформления ЭПТС для автомобилей, ввезенных из-за рубежа, а также обеспечить совместимость системы ЭПТС с системами других стран.
Введение электронных паспортов транспортных средств (ЭПТС)	С переходом на ЭПТС могут возникнуть сложности с оформлением документов на ввозимые автомобили, особенно для автомобилей, произведенных до 2020 года, когда ЭПТС еще не были обязательными. Возможны задержки в оформлении и дополнительные расходы.	
Сложности с логистикой и доставкой автомобилей	Из-за геополитической ситуации и санкций возникли сложности с доставкой автомобилей из-за рубежа, что привело к увеличению сроков и стоимости доставки	
Недостаток информации и квалифицированных специалистов	Новые требования таможенного законодательства могут быть сложными для понимания, а также может возникнуть дефицит квалифицированных специалистов по таможенному оформлению автомобилей	Развитие информационной поддержки: Важно обеспечить доступность информации о новых требованиях таможенного законодательства для всех участников рынка. Необходимо создание информационных порталов, проведение семинаров и консультаций Подготовка квалифицированных кадров: Необходима подготовка специалистов по таможенному оформлению автомобилей, которые будут обладать актуальными знаниями и навыками работы с новыми требованиями.
Риск мошенничества	В условиях изменений в законодательстве и возможной неразберихи возрастает риск мошенничества со стороны недобросовестных продавцов и посредников	Борьба с мошенничеством: Необходимо усилить контроль за деятельностью продавцов и посредников, чтобы предотвратить мошенничество при ввозе автомобилей.

Решение проблем таможенного контроля легковых автомобилей, ввозимых в РФ с 1 апреля 2024 года также необходимо и со стороны участников рынка:

- участники рынка должны следить за изменениями в таможенном законодательстве и получать актуальную информацию о новых требованиях;
- ввоз автомобилей необходимо планировать заблаговременно, учитывая возможные задержки и дополнительные расходы;
- рекомендуется обращаться к квалифицированным специалистам по таможенному оформлению автомобилей, чтобы избежать ошибок и проблем с документами;
- перед покупкой автомобиля необходимо тщательно проверить его документы и историю, чтобы избежать мошенничества.

Возможные альтернативные решения:

- стимулирование отечественного автопрома может снизить зависимость от импорта автомобилей и создать новые рабочие места;
- создание благоприятных условий для рынка подержанных автомобилей может стать альтернативой для тех, кто не может позволить себе новый автомобиль;
- инвестиции в развитие общественного транспорта и инфраструктуры для велосипедов и электросамокатов могут снизить спрос на личные автомобили.

Решение проблем таможенного контроля легковых автомобилей требует совместных усилий государства и участников рынка. Только комплексный подход позволит обеспечить эффективное функционирование рынка и защитить интересы потребителей.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное исследование особенностей таможенного контроля легковых автомобилей, ввозимых на территорию Российской Федерации в условиях параллельного импорта, показало, что эта сфера претерпевает значительные изменения, обусловленные геополитической обстановкой и необходимостью обеспечения внутреннего рынка. Анализ действующего законодательства, практики таможенных органов и особенностей параллельного импорта позволил выявить ряд ключевых аспектов.

Во-первых, параллельный импорт автомобилей, как легальный механизм обхода санкционных ограничений, существенно изменил структуру импортных потоков и потребовал адаптации таможенного контроля.

Во-вторых, основными особенностями таможенного контроля в условиях параллельного импорта стали:

- проверка легальности ввоза автомобилей;
- подтверждение отсутствия нарушений прав интеллектуальной собственности;
- верификация соответствия техническим регламентам ЕАЭС;

В-третьих, исследование выявило ряд проблем, связанных с таможенным контролем в условиях параллельного импорта, такие как:

- риск ввоза контрафактной продукции;
- сложность проверки легальности поставки;
- необходимость оперативного реагирования на изменения в законодательстве.

В целях совершенствования таможенного контроля легковых автомобилей в условиях параллельного импорта необходимо:

- разработать четкие критерии и алгоритмы проверки легальности ввоза автомобилей по схемам параллельного импорта. Это позволит снизить риск ввоза контрафактной продукции и обеспечить защиту прав потребителей;

- усилить сотрудничество таможенных органов с правообладателями и организациями, представляющими их интересы. Это облегчит проверку соблюдения прав интеллектуальной собственности и предотвратит ввоз поддельных товаров;

- совершенствование системы электронных паспортов транспортных средств (ЭПТС): Необходимо упростить процесс оформления ЭПТС для автомобилей, ввезенных из-за рубежа, а также обеспечить совместимость системы ЭПТС с системами других стран. Это повысит эффективность таможенного контроля и обеспечит прозрачность импортных операций;

- борьба с мошенничеством: Необходимо усилить контроль за деятельностью продавцов и посредников, чтобы предотвратить мошенничество при ввозе автомобилей.

Внедрение данных рекомендаций позволит оптимизировать таможенный контроль легковых автомобилей в условиях параллельного импорта, обеспечить баланс между интересами государства, участников внешнеэкономической деятельности и потребителей.

В заключение следует отметить, что параллельный импорт автомобилей является временной мерой, обусловленной специфической экономической ситуацией. В долгосрочной перспективе необходимо стремиться к восстановлению традиционных каналов поставок и развитию собственного автомобилестроения.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Александрова, М.В. Тарифное и нетарифное регулирование импорта в КНР и его влияние на ввоз товаров из России / М.В. Александрова // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. – 2023. – С. 275-289.
- 2 Бекашев, К. А. Таможенное право / К.А. Бекашев, Е.Г. Моисеев. - М.: Проспект, 2018. - 328 с.
- 3 Буваева, Н. Э. Международное таможенное право : учебник для бакалавриата и магистратуры / Н. Э. Буваева ; под общ. ред. А. В. Зубача. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2021. — 298 с.
- 4 Баландина, Г. Таможенно-тарифная политика и стимулирование инноваций в России. / Г. Баландина, Н. Воловик, С. Приходько. - М.: Издательский дом Дело РАНХиГС, 2018. - 228 с.
- 5 Бекашев, К. Таможенное право: учебник. - 3-е издание, переработанное и дополненное. / К. Бекашев, Е. Моисеев. - М.: Проспект, 2018. - 336 с.
- 6 Боков, К. Становление и развитие таможенного дела и таможенного законодательства России: монография. / К. Боков. - М.: Проспект, 2020. - 172 с.
- 7 Борисов, С.М. Таможенный союз: совместное взимание ввозных таможенных пошлин. / С.М. Борисов. // Деньги и кредит. - 2022. - №8. - С. 33-36
- 8 Бородавко, Е. Контроль таможенной стоимости как фактор сдерживания либерализации внешней торговли стран-членов единого экономического пространства. / Е. Бородавко. // Теория и практика таможенного дела и внешнеэкономической деятельности.- 2021. - №1. - С. 108-121.
- 9 Буваева, Н. Международное таможенное право: учебник. / Н. Буваева. - М.: Юрайт, 2018. - 376 с.
- 10 Высоцкая, В.Г. Практика применения нетарифных мер государственного регулирования международной торговли / В.Г. Высоцкая, В.Е. Богачева // Гипотеза. – 2019. - № 1. – С. 11-19.

11 Головин, А.А. Специфика таможенно-тарифного регулирования внешней торговли развитых и развивающихся стран / А.А. Головин // Вестник Евразийской науки. – 2019. – № 1. – С. 90.

12 Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в Астане 29.05.2014) (ред. от 01.10.2019) [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.eaeunion.org> – 15.03.2024.

13 Дудкова, И. С. Инструменты нетарифного регулирования в рамках действующих норм ВТО / И.С. Дудкова // Молодой ученый. - 2017. - № 15. - С. 370-373.

14 Запреты и ограничения внешнеторговой деятельности : учеб. пособие / Ю. Г. Кириллов, Э. К. Енза, И. А. Коновалов, В. В. Кузнецов ; Минобрнауки России, ОмГТУ. – 2-е изд., испр. и доп. – Омск : Изд-во ОмГТУ, 2020. – 252 с.

15 Итоги внешней торговли с основными странами [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://customs.gov.ru/folder/511> - 25.03.2024.

16 Касимова, А.М. Мировой и отечественный опыт применения инструментов нетарифного регулирования / А.М. Касимова // Экономика и социум. - 2023. - № 5-1 (36). - С. 611-614.

17 Китай. Импорт и экспорт [Электронный ресурс]. - Режим доступа: https://trendeconomy.ru/data/h2?commodity=TOTAL&reporter=China&trade_flow=Export,Import&partner=World&indicator=TV&time_period=2012,2013,2014,2015,2016,2017,2018,2019 - 25.03.2024.

18 Коварда, В.В. Таможенно-тарифное регулирование экономической безопасности России в условиях экономических санкций / В.В. Коварда, Р.А. Животов // Актуальные проблемы международных отношений в условиях формирования мультиполярного мира. - 2022. - № 1. - С. 48-52.

19 Косаренко, Н. Н. Таможенное право: курс лекций / Н. Н. Косаренко. - М.: Волтерс Клувер, 2018. - 240 с.

20 Колумбекова, Т.Е. Совершенствование системы уплаты таможенных платежей в современных условиях. / Т.Е. Колумбекова. // Terra Economics.

- №3. - Т. 3. - 2016. - С. 89-93.

21 Кони́к, Н. Таможенное дело: учебное пособие. - 2-е издание, стереотипное. / Н. Кони́к, Е. Невешкина. - М.: Омега-Л, 2023. - 206 с.

22 Маховикова, Г. Таможенное дело: учебник. - 2-е издание, переработанное и дополненное. / Г. Маховикова, Е. Павлова. - М.: Юрайт, 2022. - 408 с.

23 Матвиенко, Г.В. Принципы установления и взимания таможенных платежей: соотношение частных и публичных интересов. / Г.В. Матвиенко. // Современное таможенное регулирование в условиях функционирования единого экономического пространства. - 2022. - 98 с.

24 Непарко, М.В. Таможенно-тарифное регулирование в России: современные тенденции и перспективы / М.В. Непарко // В сборнике: Научные труды Калужского государственного университета имени К.Э. Циолковского материалы докладов гуманитарных секций региональной университетской научно-практической конференции. Сер. «Гуманитарные науки». - 2022. - 774 с.

25 Немирова, Г.И. Таможенные платежи как фактор развития экономического потенциала России. / Г.И. Немирова, З.А. Ильсаев. // Экономика и социум. - 2022. - №3. - С. 29-33.

26 Новиков, В. Таможенно-тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности и таможенная стоимость: учебник. / В. Новиков В. Ревин, М. Цветинский. - М.: Бинوم, Лаборатория знаний, 2018. - 328 с.

27 Наумова, Т.С. Тарифные преференции: институциональный аспект применения / Т.С. Наумова, К.В. Холостякова // Общество: политика, экономика, право. - 2016. - № 8. - С. 43-49.

28 Новикова, С. А. Таможенное дело : учебник для бакалавриата и магистратуры / С. А. Новикова. — М. : Издательство Юрайт, 2018. — 302 с.

29 Оразалиев, А.А. Особенности и проблемы взимания таможенных и иных платежей таможенными органами России на современном этапе Евразийской интеграции. / А.А. Оразалиев. // Управление экономическими системами. - 2022. - № 5. - С. 12-20.

- 30 Остроумов, Н.В. Правовой статус таможенно-тарифного регулирования. / Н.В. Остроумов. // Юридическая наука. - №1. - 2023. - С. 58-61.
- 31 Панкратова, В.И. Правовое регулирование отношений в процессе поступления и распределения таможенных платежей в Таможенном союзе ЕврАзЭС. / В.И. Панкратова. // Финансовое право. - 2021. - № 6. - С. 43-46.
- 32 Пащенко, А.В. Процедуры установления таможенных платежей. / Правоотношения по установлению и уплате таможенных пошлин в Таможенном союзе в рамках ЕврАзЭС: монография. / А.В. Пащенко. - М.: Институт публично-правовых исследований, 2021. - 160 с.
- 33 Покровская, В. Таможенное дело: учебник. / В. Покровская. - М.: Юрайт, 2017. - 732 с.
- 34 Попова, Л. И. Технологии таможенного контроля: учебное пособие для вузов / Л. И. Попова. — М.: Издательство Юрайт, 2018. — 286 с.
- 35 Попова, Л. И. Таможенные операции в отношении товаров и транспортных средств / Л. И. Попова. — М.: Издательство Юрайт, 2022. — 214 с.
- 36 Постников, Л.В. О налоговой природе таможенных платежей. / Л.В. Постников. // Вестник Алтайского государственного аграрного университета. - №2. - 2018. - С. 134-137.
- 37 Панина, Е.А. Роль таможенного контроля в обеспечении государственной и гражданской безопасности / Е.А. Панина // Образование в высшей школе: проблемы и перспективы развития Материалы Межвузовской научно-практической конференции. – 2021. – 178-184 с.
- 38 Печеркина, О. В. Развитие экономических отношений России и Китая: исторический аспект / О. В. Печеркина // Молодой ученый. — 2018. — № 47 (233). — С. 140-142.
- 39 Приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]: Таможенный кодекс Евразийского экономического союза от 01.01.2018. - Режим доступа: <http://www.eaeunion.org> – 15.03.2024.

40 Пушкина, А.А. Таможенные аспекты российско-китайского сотрудничества в рамках Стратегии экономического пояса Шелкового пути / А.А. Пушкина, И.А. Пушкина // Экономические науки. – 2017. – № 7. – С.90.

41 Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16.07.2012 № 54 «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза» [Электронный ресурс]: (ред. от 16.02.2021) - Режим доступа: справочно-правовая система «КонсультантПлюс».

42 Романова, Г.Н. Реформирование внешнеэкономических связей Китая: торговля, инвестиции (80-е гг. XX В. – начало XXI В.) / Г.Н. Романова // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2017. – С. 25-38.

43 Статистика внешней торговли России [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://statimex.ru/statistic/all/import/2015-2019/CN/RU/> - 25.03.2024.

44 Федеральный закон от 08.12.2013 № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» [Электронный ресурс]. - Режим доступа: справочно-правовая система «КонсультантПлюс».

45 Федеральный закон от 10.12.2013 № 173-ФЗ «О валютном регулировании и валютном контроле» [Электронный ресурс]. - Режим доступа: справочно-правовая система «КонсультантПлюс».

46 Федосова, И.В. Особенности таможенно-тарифного регулирования внешней торговли ЕАЭС и Российской Федерации / И.В. Федосова // Аллея науки. – 2018. - № 9. – С. 218-221.

47 Филиппов, М.И. Особенности таможенно-тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности в условиях функционирования евразийского экономического союза / М.И. Филиппов, А. О. Мосеев, М.В. Непарко // [Colloquium-journal](#). – 2019. - № 20. – С.78.

48 Харитонов, В.С. Таможенно-тарифное регулирование внешнеэкономической деятельности в ЕАЭС / В.С. Харитонов, Ю.А. Маркарьян, Е.И.

Шевченко // Электронный научный журнал «Вектор экономики». – 2018. – № 12. - С. 1-10.

49 Хмельницкий, В.Н. Нетарифные меры регулирования внешней торговли: особенности применения в современных условиях / В.Н. Хмельницкий // Экономика и бизнес: теория и практика. - 2024. - № 7. - С. 90-93.

50 Хмельницкий, В.Н. Практика применения нетарифных мер в современной мировой экономике и их особенности / В.Н. Хмельницкий // Экономика и бизнес: теория и практика. - 2022. - № 4. - С. 264-267.

51 Чжэн Вэй Внешнеторговая деятельность КНР / Вэй Чжэн // Российский внешнеэкономический вестник. – 2020. - № 1. – С. 104-109.

52 Якушев, Н.О. Внешняя торговля России и Китая: особенности территориальной специфики и перспективы развития / Н.О. Якушев // Экономические отношения. – 2020. – № 4. – С. 1063-1076.