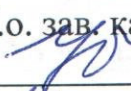


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

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

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

И.о. зав. кафедрой

 В.В. Ульянова

« 16 » июня 2025 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Особенности таможенного декларирования и таможенного контроля в отношении легковых автомобилей, ввозимых физическими лицами на территорию РФ в условиях действия ЕАЭС

Исполнитель

студент группы 937зс


(подпись, дата)

А.А Шелковская

Руководитель
доцент


(подпись, дата)

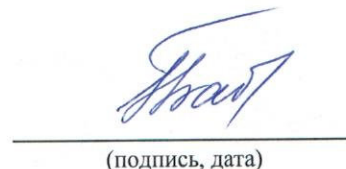
Е.Н Шахов

Нормоконтроль


(подпись, дата)

О.В Шпак

Рецензент


(подпись, дата)

Н.А Бабкина

Благовещенск 2025

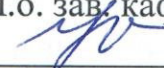
Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений

Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

 В.В. Ульянова
«25» 01 2025 г.

ЗАДАНИЕ

К дипломной работе (проекту) студента Шелковская Ангелина Алексеевна

1. Тема дипломной работы (проекта): Особенности таможенного декларирования и таможенного контроля в отношении легковых автомобилей, ввозимых физическими лицами на территорию РФ в условиях действия ЕАЭС

(утверждено приказом от 24.01.25 № 62-94)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта): 13.06.2025

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту): учебная и методическая литература, научные статьи, статистические сборники, таможенный кодекс ЕАЭС, товарная номенклатура ЕАЭС, нормативно-правовые акты.

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов): Теоретические аспекты перемещения легковых автомобилей через таможенную границу ЕАЭС; ввоз автомобилей в РФ: особенности динамики и структуры; влияние таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт автомобилей в РФ в условиях ЕАЭС.

5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) 15 таблиц, 27 источников

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

7. Дата выдачи задания 25.01.2025

Руководитель дипломной работы (проекта): Шахов Евгений Николаевич
доцент

(Ф.И.О., должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата): 25.01.2025

 (подпись студента)

РЕФЕРАТ

Дипломная работа содержит 64 с., 15 таблиц, 27 источников.

ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, АВТОМОБИЛЬ, ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, НЕТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ИМПОРТ

Дипломная работа посвящена исследованию воздействия таможенного регулирования на импорт легковых автомобилей в Российскую Федерацию в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Цель работы — анализ нормативно-правовых, организационных и экономических аспектов ввоза легковых автомобилей а также разработка рекомендаций по оптимизации таможенных процедур.

В первой главе рассмотрены теоретические аспекты таможенного декларирования и таможенного контроля легковых автомобилей. Изучено место легковых автомобилей в Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД). Проанализированы ключевые аспекты таможенно-тарифного регулирования, такие как дифференциация ставок ввозных пошлин, и нетарифные меры. Особое внимание уделено особенностям таможенного контроля легковых автомобилей ввозимых физическими лицами на территорию РФ.

Во второй главе проведён анализ практики ввоза легковых автомобилей физическими лицами на территорию РФ. Были проведены неоднократные анализы ввоза легковых автомобилей на территорию РФ в Дальневосточном таможенном управлении. Рассмотрены правонарушения совершенные физическими лицами при ввозе легковых автомобилей на территорию РФ.

В третьей главе были приведены проблемы и пути совершенствования таможенного декларирования и таможенного контроля ввозимых физическими лицами.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Теоретические аспекты таможенного декларирования и таможенного контроля легковых Автомобилей	7
1.1 Место легковых автомобилей в ТН ВЭД ЕАЭС	7
1.2 Порядок таможенного декларирования легковых автомобилей ввозимых физическими лицами на территорию РФ в условиях ЕАЭС	17
1.3 Особенности таможенного контроля легковых автомобилей ввозимых физическими лицами на территорию РФ в условиях ЕАЭС	22
2 Анализ практики ввоза легковых автомобилей физическими лицами на территорию РФ в условиях ЕАЭС на примере Дальневосточного Таможенного Управления	29
2.1 Динамика импорта легковых автомобилей физическими лицами на территорию РФ в условиях ЕАЭС	29
2.2 Анализ влияния мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт легковых автомобилей физическими лицами	35
2.3 Анализ практики проведения таможенного контроля в дальневосточном таможенном управлении при ввозе легковых автомобилей физическими лицами	35
2.4 Анализ статистики выявленных правонарушений в регионе деятельности дальневосточного таможенного управления при ввозе легковых автомобилей физическими лицами	49
3 Проблемы и пути совершенствования таможенного декларирования и таможенного контроля легковых автомобилей, ввозимых физическими лицами на территорию РФ в условиях ЕАЭС	53
Заключение	61
Библиографический список	63

ВВЕДЕНИЕ

Взаимодействие таможенных органов с гражданами сегодня занимает одно из центральных направлений их деятельности, что обусловлено существенным ростом интенсивности перемещения товаров через границу Российской Федерации частными лицами. Современные тенденции во внутренней и внешней политике, а также в экономике страны, повлекли за собой значительное увеличение числа пересечений таможенной границы — россияне всё чаще выезжают за пределы страны для туризма, получения образования либо с целью участия во внешнеэкономических инициативах. Товары, перемещаемые частными лицами, оказывают заметное влияние не только на развитие экономики, но и на уровень жизни населения.

В контексте роста мобильности автомобилей их роль в повседневной жизни возрастает, поскольку они предоставляют гражданам дополнительные возможности для комфортного передвижения и повышения личной свободы. Однако процесс ввоза легковых транспортных средств на территорию России сопряжён с рядом нюансов и регламентов, требующих обязательного соблюдения. Особое значение в данном процессе приобретают процедуры таможенного оформления и контроля, без которых ввоз автомобилей физическими лицами невозможен.

В условиях Евразийского экономического союза (ЕАЭС) процесс таможенного декларирования и контроля легковых автомобилей имеет свои особенности. В связи с этим возникает необходимость изучения теоретических аспектов таможенного декларирования и таможенного контроля легковых автомобилей, а также анализа практики их ввоза физическими лицами на примере конкретного региона, например, Дальневосточного таможенного управления.

Целью данной работы является исследование особенностей таможенного декларирования и таможенного контроля легковых автомобилей, ввозимых физическими лицами на территорию РФ в условиях ЕАЭС.

Для достижения этой цели необходимо решить следующие задачи:

- изучить теоретические аспекты таможенного декларирования и таможенного контроля легковых автомобилей;
- проанализировать практику ввоза легковых автомобилей физическими лицами на территорию РФ в условиях ЕАЭС на примере Дальневосточного таможенного управления;
- выявить проблемы и определить пути совершенствования таможенного декларирования и таможенного контроля легковых автомобилей, ввозимых физическими лицами на территорию РФ в условиях ЕАЭС.

Объект исследования - таможенное декларирование и таможенный контроль легковых автомобилей, перемещаемых физическими лицами.

Предмет исследования - транспортные средства, перемещаемые на таможенную территорию РФ в условиях ЕАЭС физическими лицами.

В ходе исследования будут использованы методы анализа статистических данных, сравнительного анализа, а также обобщения полученных результатов.

Структура выпускной квалификационной работы включает в себя введение, три главы, заключение, список использованных источников и приложения.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТАМОЖЕННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ И ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

1.1 Место легковых автомобилей в ТН ВЭД ЕАЭС

Рост масштабов и динамики международной торговли сопровождался не только увеличением числа субъектов внешнеэкономической деятельности, но и углублением интеграции государств ЕАЭС, в частности России, во Всемирную Торговую Организацию. Это обусловило появление новых систем, ориентированных на совершенствование правового регулирования в данной сфере. Нововведения затрагивают не только корпоративных участников внешнеторговых операций, но и лиц, планирующих выйти на мировой рынок, включая физических лиц. Существенно увеличилось время работы таможенных органов с физическими лицами — их доля достигла четверти общего временного ресурса таможенной службы¹.

При таможенном оформлении товаров особое место занимает классификация легковых автомобилей и других моторных транспортных средств, главной целью которых является перевозка пассажиров. Согласно ТН ВЭД ЕАЭС, соответствующая категория относится к товарной позиции 8703, которая охватывает, помимо стандартных легковых машин, грузопассажирские фургоны и гоночные транспортные средства. В то же время автомобили, попадающие под товарную позицию 8702, в рассматриваемую группу не включаются.

Детализация товарной позиции 8703 реализована посредством девяти уточняющих кодов, что обеспечивает системную группировку транспортных средств по типу силовой установки, характеристикам двигателя, а также иным параметрам, идентифицирующим их функционал. Например, существует отдельная категория для снегоходов, а также коды для машин с бензиновыми и

¹ Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. Договор о таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017. Ратифицирован ФЗ от 14.11.2017 № 317-ФЗ «О ратификации договора о Таможенном кодексе ЕАЭС» // Официальный сайт Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http:// www.eaeunion.org](http://www.eaeunion.org) - 18.02.2025

дизельными двигателями различного рабочего объема — от малолитражек до автомобилей с крупными силовыми агрегатами. Такая градация способствует расширенной классификации мототранспорта и легковых автомобилей с учетом их конструктивных особенностей.

Система правового регулирования таможенно-экономических отношений тесно связана с вопросами перемещения товаров и транспортных средств через внешние границы государств — членов ЕАЭС. Начиная с 1990-х годов, в терминологическом аппарате таможенного права постепенно закрепились понятия, которые отражают особенности конкретных торгово-таможенных режимов в зависимости от страны происхождения ввозимой продукции. Одним из таких понятий стал «режим свободной торговли», встречающийся как в документах между странами СНГ, так и в ряде межгосударственных соглашений и протоколов.

Помимо этого, в правоприменительной практике используются иные термины, такие как «тарифный преференциальный режим» (например, в соглашениях с государствами, относящимися к категории развивающихся), а также «преференциальный тарифный режим», встречающийся в тексте Соглашения о свободной торговле от 29 мая 2015 года. Каждый из этих терминов указывает на наличие специфических условий предоставления тарифных преимуществ тем или иным группам государств².

Введение новых терминов произошло после утверждения Правил решением Совета ЕЭК от 14 июня 2024 г. № 60, согласно которым вместо ранее употреблявшегося выражения «тарифный преференциальный режим» официально внедрено обозначение «тарифные преференции». Эта формулировка отныне применяется для обозначения порядка предоставления или отказа в торговых преференциях при импорте товаров из развивающихся и наименее развитых стран на рынок ЕАЭС. Несмотря на то, что причины такой лексической корректировки нормативно не раскрыты, с позиции юридической точности термин

² Федеральный закон от 08.12.2003 N 164-ФЗ (ред. от 28.11.2024) «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» // Собрание законодательства РФ, 15.12.2003, № 50, ст. 4850.

«преференциальный тарифный режим», зафиксированный в ряде международных договоров, более полно отражает суть предоставляемых льгот, чем менее конкретное выражение «тарифные преференции».

Переходя к непосредственному анализу законодательных основ таможенного регулирования в рамках ЕАЭС, важно отметить положения Договора о ЕАЭС (см. п. 2 ст. 25; ст. 35, 37, 102), где указывается, что применение тарифных преференций при ввозе товаров на территорию Союза либо государств-участников допустимо исключительно для продукции, происходящей:

- а) из развивающихся государств, получающих статус бенефициаров единой преференциальной системы;
- б) из наименее развитых стран с аналогичным статусом;
- в) из государств, участвующих совместно с ЕАЭС в создании зон свободной торговли.

Возможность использования тарифных преимуществ, как инструмента внешнеэкономической политики, предусмотрена для ввоза продукции, происходящей из государств, которые обладают статусом получателей преференций в рамках режимов свободной торговли или единой преференциальной системы ЕАЭС. Предоставление подобных преимуществ служит, с точки зрения права и экономики, механизмом расширения экспортного потенциала страны-бенефициара за счет снижения или полной отмены пошлин при импорте ее товаров³.

Если же государство-бенефициар не соблюдает установленные требования пользования соответствующим тарифно-преференциальным режимом, страна-донора лишается оснований предоставлять льготы, и применяются стандартные ставки таможенных пошлин, определённые Единым таможенным тарифом ЕАЭС. Для таких ситуаций становится актуальным применение ставок, действующих в отношении товаров, происходящих из стран, в торгово-политических отношениях с которыми предусмотрен режим наибольшего бла-

³ О Правилах определения страны происхождения товаров в Содружестве Независимых Государств: соглашение Правительств государств

гоприятствования (РНБ). Подобная практика введена с августа 2012 года, что связано с присоединением Российской Федерации к ВТО: это исключило действие норм Закона РФ «О таможенном тарифе» от 21.05.1993 № 5003-1, где указывалось, что при отсутствии РНБ пошлины увеличиваются вдвое. Договор о ЕАЭС также закрепляет возможность установления только РНБ (ст. 34), не допуская наличие режима, альтернативного по смыслу. Внутренние процедуры таможенных органов России реализованы посредством соответствующих приказов.

Несмотря на развитие нормативной базы, однозначное и унифицированное определение понятия «преференциальный тарифный режим» в современной правовой науке и практике до сих пор отсутствует. Причины этого кроются, во-первых, в нестрогости дефиниций, имеющих в таможенной терминологии РФ и созданного впоследствии Таможенного союза ЕврАзЭС, а также в неопределённости классификации таких институтов, как тарифные льготы, квоты, различные виды тарифного регулирования и ограничительных мер. Во-вторых, подходы к анализу данного понятия могут существенно различаться в зависимости от того, акцент делается на экономическую целесообразность мер или их правовую природу.

После заключения Договора о ЕАЭС и принятия с 01.01.2024 нового Таможенного кодекса ЕАЭС в нормативном поле появились как новые, так и обновлённые юридические дефиниции, одной из которых стала «тарифная преференция». Этот термин позволил более четко разграничивать правовые категории, относящиеся к регулированию таможенных аспектов, и способствовал формированию современного понятийного аппарата в сфере таможенного дела⁴.

На сегодняшний день такие ключевые термины, как «преференциальный тарифный режим» и «тарифно-преференциальное регулирование», до сих пор не получили однозначного и полного законодательного закрепления, что спо-

⁴ О применении ставок ввозных таможенных пошлин Единого таможенного тарифа Таможенного союза: приказ ФТС России от 02.08.2012 № 1560 // Таможенные ведомости. 2012. № 10 (октябрь).

способствует возникновению определённых аспектов правовой неопределённости. Для обоснованного определения понятия «преференциальный тарифный режим» необходимо принимать во внимание ряд концептуальных положений:

во-первых, любой режим, основанный на официальных нормативных документах, относится к числу правовых режимов;

во-вторых, режим следует рассматривать как системный комплекс норм, правил и положений, предназначенных для реализации конкретных задач в рамках определённого регулятивного пространства;

в-третьих, объектами регулирования правового режима, как правило, выступают либо статус, либо юридическое положение определённого объекта в структуре возникающих правоотношений.

Исходя из указанных принципов, под преференциальным тарифным режимом (или тарифно-преференциальным режимом, ТПР) в практике ЕАЭС и его государств-участников следует понимать регулятивный комплекс специальных норм, предоставляющих импортируемому на территорию Союза или его отдельных стран товарам особое юридическое положение. Сфера действия данных норм распространяется как на продукцию, поступающую из развивающихся и наименее развитых государств — получателей преимуществ в рамках системы тарифных преференций ЕАЭС, так и на товары из стран, создающих с Союзом зоны свободной торговли. Основным содержанием указанного режима становится предоставление импортируемому товарам преференций по таможенным пошлинам, что выражается либо в их частичном сокращении, либо в полном освобождении от уплаты подобных сборов, независимо от того, установлены эти меры на основе двусторонних соглашений или односторонних решений принимающей стороны⁵.

Термин «тарифная преференция», по существу, отражает определенную разновидность инструментов таможенно-тарифного регулирования, основными

⁵ Абрамов, А. С. Разработка концепции выявления и оценки рисков как инструмента повышения эффективности электронного декларирования таможенного транзита / А. С. Абрамов, А. А. Дмитриев // Управленческое консультирование. – 2024. – № 9. – С. 100

чертами которых выступают либо частичное освобождение, либо существенное сокращение таможенных платежей на стадии импорта продукции. Все специфические условия предоставления таких преференций входят в содержание более широкого понятия — «тарифно-преференциальный режим». Следует отметить, что категория «режим» постоянно используется в современных нормативных документах, таких как режим наибольшего благоприятствования или свободной торговли (см. ст. 34, 35 Договора о ЕАЭС), а также применительно к единой системе тарифных преференций (ст. 36 Договора о ЕАЭС), которая для выделенных государств функционирует как самостоятельный преференциально-тарифный режим.

Для комплексного теоретического анализа важно сопоставить понятия «режим свободной торговли» и «преференциальный тарифный режим» с точки зрения их объёма. В отношении свободной торговли предусмотрены не только тарифные преференции, но и дополнительные механизмы таможенного регулирования: тарифные квоты, количественные лимиты, меры по торговой защите, лицензирование ввоза или специальные защитные инструменты. В этих условиях преференциальный тарифный режим выступает элементом, структурно входящим в общий режим свободной торговли; то есть его смысловое поле уже последнего⁶.

Что касается термина «тарифно-преференциальное регулирование», то его границы зависят от выбранного подхода. В узком смысле речь идёт о реализации преференциальных тарифных режимов для поступающих на территорию ЕАЭС товаров с определённой географией происхождения: это, в первую очередь, развивающиеся и наименее развитые страны-участники единой системы тарифных преференций, а также государства, формирующие свободные торговые зоны с ЕАЭС либо её членами. В более широком аспекте «регулирование» включает не только этапы нормотворчества, определяемые в законодательстве

⁶ Белоусова Т. И. Проблематика электронного декларирования товаров, перемещаемых физическими лицами для личного пользования в условиях роста международных пассажиропотоков / Т. И. Белоусова, Е. И. Антонова, А. В. Богачев // *Вопр. экономики и права.* – 2024. – № 7. – С. 86.

ЕАЭС (п. 1 ст. 1 ТК ЕАЭС) и российском законодательстве (п. 2 ст. 2 ФЗ № 289-ФЗ от 03.08.2024), но и весь спектр фактических и правоприменительных действий, реализуемых при импорте продукции через таможенную границу. Такой подход подразумевает под тарифно-преференциальным регулированием многоуровневую систему правового воздействия, охватывающую как разработку норм, так и основные процессы их применения на практике, включая реализацию прав и обязанностей участников внешнеэкономической деятельности. Тем самым тарифно-преференциальное регулирование — это практическое и законодательное обеспечение применения преференциальных режимов к товарам, ввозимым в ЕАЭС из указанных выше категорий стран.

Нормативно-правовые основания для применения преференциальных режимов доставки и оформления товаров при их продвижении через границу ЕАЭС определяются как нормами Договора о ЕАЭС, так и положениями Таможенного кодекса ЕАЭС. Аналогично вопросам официального признания страны происхождения товара либо подтверждения этого статуса, регулирование порядка предоставления тарифных преференций отсылает к специализированным правилам и актам, регламентирующим условия их предоставления для различных государств, их блоков либо территорий. Данный момент является определяющим для дифференциации режимов предоставления льгот, а в отдельных случаях правовая база может дополняться иными источниками таможенного права, что иллюстрируется ниже⁷.

Регламентация предоставления тарифных льгот продукции, происходящей из стран—участников единой системы тарифных преференций ЕАЭС, реализуется на основании специальных правил, утверждённых межгосударственным соглашением Евразийского экономического сообщества от 12 декабря 2008 года. В действие данный документ введён решением Межгосударственного Совета от 21 мая 2010 № 36, начиная с 1 июля 2010 года, к которому впо-

⁷ Кед А. П. Электронное таможенное декларирование (ЭД-2) / А. П. Кед, Л. Л. Личева // Экономика и управление в XXI веке: тенденции развития : сб. материалов XVII Междунар. конф. — Новосибирск, 2014. — С. 133.

следствии присоединились Армения и Кыргызстан. Позднее, с 16 января 2019 года, вступили в силу новые нормы, заместившие прежние положения — они приняты Советом ЕЭК 14 июня 2024 года решением № 60.

Правоприменительная практика предоставления тарифных преференций строится также на ряде крупных нормативных актов, среди которых: решение Комиссии таможенного союза от 27 ноября 2009 № 130, посвященное вопросам единого таможенно-тарифного регулирования в ЕАЭС; постановление Совета ЕЭК от 6 апреля 2016 № 47, в котором установлены условия функционирования общей системы тарифных преференций; а также решение Совета ЕЭК от 13 января 2017 № 8, определяющее перечень продукции, имеющей право на такие льготы при импорте из развивающихся держав и стран с низким уровнем развития (с учётом действующих изменений).

Сходным образом организация режима тарифных льгот для продукции, происходящей из государств—членов СНГ, присоединившихся к соглашению о правилах определения страны происхождения в рамках СНГ, основывается на специально утверждённых правилах. Все аспекты, касающиеся использования тарифных преференций для товаров, находящихся во взаимном обращении между этими странами, регулируются условиями свободной торговли согласно Договору о зоне свободной торговли (отдельный протокол действует для Узбекистана) и нормативами, установленными правилами определения происхождения товаров в СНГ⁸.

Соглашение между членами СНГ от 20 октября 2009 года прошло ратификацию в России с определёнными оговорками (Федеральный закон от 1 июня 2011 № 103-ФЗ), формально вступило в силу для РФ 23 июля 2011 года: уведомление о вступлении было направлено Исполкомом СНГ 5 июля 2011 года (№ 3/802). В данную группу входят бывшие союзные республики: Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Россия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Украина. Однако с 1 января 2016 года в силу

⁸ Лобахин Д. В. Технология электронного декларирования: проблемы и перспективы применения // Экон. отношения. – 2013. – Т. 3, № 2. – С. 55.

обострения двусторонних отношений Москва приостановила действие указанного договора в отношении Украины. Исключение составляет положение раздела II приложения 1, регулирующее условия взимания вывозной пошлины на российский природный газ, поскольку этот порядок вновь введен с 1 января 2016 года по указу Президента РФ от 30 декабря 2015 № 681.

Что касается особых аспектов сотрудничества с Республикой Сербией, то механизм предоставления ей тарифных льгот в условиях режима свободной торговли регламентируется собственными правилами определения происхождения товаров. Существенные изменения были внесены с момента подписания Протокола 22 июля 2011 года, который заменил ранее действовавший протокол от 3 апреля 2009 года, унифицировав методику определения происхождения товаров и отказавшись от национальных версий для обеих сторон. Стоит отметить, что Сербия является единственным государством вне территории бывшего СССР, с которым у России реализуется всеобъемлющее соглашение о свободной торговле, а переговоры по вхождению Сербии в зону свободной торговли с ЕАЭС продолжаются⁹.

Правила предоставления тарифных льгот продукции из Социалистической Республики Вьетнам базируются на положениях Соглашения от 29 мая 2015 года. Для регулирования процесса были утверждены следующие документы: решение Коллегии ЕЭК от 19 апреля 2016 № 36, определяющее применяемые ставки пошлин; решение Совета ЕЭК от 21 декабря 2016 № 166 о порядке представления информации; решение Совета ЕЭК от 17 мая 2017 № 24, допускающее временное приостановление такого режима; и решение Коллегии ЕЭК от 17 апреля 2024 № 55, регламентирующее использование положения приложения 3. Ратификация соглашения с Вьетнамом в РФ состоялась 1 мая 2016 года (№ 120-ФЗ), все соответствующие процедуры завершены 5 октября 2016 года, после чего документ вступил в силу. Текст соглашения предусматривает от-

⁹ Мешечкина Р. П. Направления совершенствования таможенного декларирования товаров, перемещаемых физическими лицами через таможенную границу евразийского экономического союза / Р. П. Мешечкина, А. Ю. Антонов // Фундамент. исслед. – 2016. – № 2, ч. 2. – С. 397

дельные изъятия из общего режима и закрепляет специальные тарифные обязательства Сторон. Важно упомянуть, что Вьетнам был первым государством, подписавшим соглашение о свободной торговле с ЕАЭС, однако аналогичные переговоры ведутся с такими странами, как Египет, Индия, Иран и Израиль.

Для определения места понятия «тарифно-преференциальное регулирование» в системе терминов следует отметить, что оно структурно подчиняется более обобщённому понятию «таможенное (или таможенно-правовое) регулирование» (см. п. 1 ст. 1 ТК ЕАЭС; п. 2 ст. 2 ФЗ от 3 августа 2024 № 289-ФЗ). Узкое значение имеет категория «таможенно-тарифное регулирование», которое помимо тарифных льгот охватывает и иные методы влияния на торговый оборот — ставки пошлин, тарифные квоты, разнообразные льготные режимы (подп. 21 п. 1 ст. 2 ТК ЕАЭС). Внутри этой структуры тарифно-преференциальное регулирование выступает в качестве составного элемента в механизме таможенно-тарифного регулирования, а последнее включается в понятие общего таможенного регулирования.

Статистические данные указывают, что ежегодно через государственные пункты контроля в России процедуры таможенного оформления и сопутствующие операции совершают более 90 миллионов человек, причём ежегодное изменение этого числа варьирует в пределах 1–2%. Общее количество зарегистрированных юридических лиц во многом превышает отметку в 40 миллионов, а динамика годовых изменений достигает 0,5–1% и выше. Одновременно с ростом объёмов внешнеэкономических сделок, связанных с импортом транспортных средств как организациями, так и гражданами, фиксируется увеличение доли лиц, допускающих нарушения в данной области¹⁰.

Для корректной правовой квалификации процессов, связанных с перемещением транспортных средств по таможенной территории ЕАЭС и последующим использованием их частными лицами, целесообразно рассматривать применяемые официальные нормативные определения.

¹⁰ Пилипчук В. В. Некоторые аспекты применения процессного подхода в деятельности таможенных органов Дальневосточного региона // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2013. – № 2. – С. 39

Термин «транспортное средство» охватывает категорию товаров, в которую входят любые водные, воздушные и автомобильные средства передвижения, а также прицепы, полуприцепы, железнодорожные вагоны и подвижной состав, контейнеры, а также запасные части, принадлежности, оборудование, технические жидкости и материалы, предназначенные конструкцией транспортного средства и перевозимые совместно с ним, при условии наличия на данные объекты технической документации — паспортов или формуляров.

Ввоз транспортных средств гражданами на территорию Российской Федерации для персонального использования предполагает их отнесение к одной из правовых категорий: либо как иностранные транспортные средства, либо как транспортные средства, являющиеся продукцией ЕАЭС.

1.2 Порядок таможенного декларирования легковых автомобилей ввозимых физическими лицами на территорию РФ в условиях ЕАЭС

Любая процедура ввоза товаров, в том числе легковых автомобилей, через внешние границы ЕАЭС жёстко подчиняется требованиям, установленным как на уровне Союза, так и национальными нормативными актами государств-участников. В ситуации импорта транспортных средств применяется процедура таможенного транзита: пограничный таможенный орган определяет срок, в течение которого объект должен прибыть к выбранному месту оформления. Нарушение установленных временных рамок рассматривается как административное правонарушение. По прибытии транспортного средства требуется оформление декларации и предоставление сопроводительной документации. При получении паспорта транспортного средства проверяется соответствие экологическим стандартам, а также осуществляется уплата утилизационного сбора¹¹.

¹¹ Правовое регулирование таможенного декларирования в электронной форме в Российской Федерации : монография / Н. М. Кожуханов, Н. Е. Максимова, С. С. Трунин, А. Н. Яцушко. – М. : Изд-во Российской таможенной академии, 2015. – С.67.

Письменное декларирование транспортных средств и иных объектов, предназначенных для личного пользования и ввозимых физическими лицами, производится посредством пассажирской таможенной декларации, требования к которой определены Решением Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 года № 287. Декларант должен представить в таможенные органы полный комплект документов, подтверждающих сведения, заявленные в декларации, включая подтверждение внесения либо обеспечения всех причитающихся платежей и налогов. По требованию должностных лиц предъявляется сам объект для проведения осмотра. Оформление всех таможенных платежей обязательно при наличии соответствующих оснований, а также при соблюдении иных процедур, установленных законодательством ЕАЭС.

Физическим лицам разрешено временно ввозить зарегистрированные за пределами ЕАЭС транспортные средства на срок пребывания, не превышающий двенадцати месяцев, при этом применяется льгота в виде освобождения от таможенных пошлин и налогов. Исключены из категории личных транспортных средств объекты, имеющие коммерческое назначение: грузовые автомобили, тягачи с прицепами, специализированная техника, а также колёсные и гусеничные машины для строительных или сельскохозяйственных задач. Дополнительно, транспорт — например, автобусы с числом мест более двенадцати или грузопассажирские фургоны, в силу своего назначения, обычно не признаются средствами для личного использования.

В случаях, когда установлено, что временно ввезённое транспортное средство для личного пользования привлекается в предпринимательской деятельности, оно признаётся перемещённым с нарушением установленных правил. В связи с этим положения Таможенного кодекса ЕАЭС о специальном статусе товаров для личных нужд не подлежат применению. Иное — оформление для коммерческих целей — возможно лишь после помещения транспортного средства под процедуру временного ввоза и внесения периодических платежей.

Срок первоначального временного ввоза автотранспорта определён в три месяца, однако при наличии заявления владельца допускается его продление до

года. Передача автомобиля, помещённого под такой режим, другому лицу, а также продление срока возможны исключительно после выполнения всех требований по декларированию и уплате обязательных платежей. По окончании периода временного ввоза транспортное средство подлежит обязательному вывозу вне пределов Союза. Исключением выступают лица со статусом беженца: они могут оформить транспорт в режиме свободного обращения на территории России с освобождением от всех таможенных платежей, а также получить паспорт транспортного средства независимо от экологического уровня.

В случае превышения определённого срока временного ввоза подлежат уплате пошлины и налоги в объёме, который был бы рассчитан при обычном выпуске автомобиля в свободное обращение¹².

С началом функционирования ЕАЭС вводится ряд дополняющих нюансов при перемещении личных легковых автомобилей между странами-участницами. Существенная разница в ставках пошлин между государствами сохраняет необходимость таможенного контроля на российской границе даже внутри Союза.

Существует три ключевых способа ввоза автомобилей из-за рубежа физическими лицами: непосредственный ввоз собственником, доставка автомобилем в качестве сопровождаемого багажа, либо отправка транспортного средства (пересылка) по адресу физического лица.

Расчёт величины таможенного платежа осуществляется на основе фиксированной ставки (единая ставка), величина которой для подержанных автомобилей определяется объёмом двигателя, а для новых машин – их стоимостью. Для определения таможенной стоимости принимается сумма, заявленная физическим лицом и подтверждённая оригинальными документами стоимости транспортного средства.

Затраты на доставку и страхование до пересечения границы, а также после поступления автомобиля на территорию Союза, в расчёт таможенной стои-

¹² Шувалова Н. В. Совершенствование механизма оказания услуг в системе электронного декларирования в таможенной сфере : [монография] / Н. В. Шувалова. – М. : Проспект, 2017. – С.100.

мости не включаются. При определении стоимости нового автомобиля используются данные производителя, сведения из зарубежных информационных каталогов либо другие независимые источники, учитывающие специфику комплектации и год выпуска соответствующего товара.

Для автомобилей, возраст которых превышает три года, размер таможенных платежей при ввозе вычисляется с учётом как года выпуска, так и объёма двигателя транспортного средства. В ситуации, когда у лица, осуществляющего ввоз, отсутствуют достоверные документы или сведения относительно стоимости подержанного легкового автомобиля, либо если у таможенников возникают обоснованные подозрения относительно корректности предоставленных сведений, определение таможенной стоимости осуществляется с использованием информации, находящейся в распоряжении таможенных органов. В частности, могут быть использованы сведения из прайс-листов зарубежных компаний, занимающихся розничной продажей аналогичных автомобилей. Вместе с тем, ввозящий автомобиль гражданин вправе представить дополнительные доказательства, подтверждающие правильность заявленных им сведений о стоимости¹³.

После пересечения границы Российской Федерации владелец или его представитель обязан уведомить таможенный орган, оформить пассажирскую таможенную декларацию и передать её вместе с иными необходимыми бумагами в уполномоченный таможенный орган по месту постоянного или временно-го проживания для завершения процедуры оформления. Перечень запрашиваемых документов включает: внутренний и заграничный паспорта, заявление на оформление транспортного средства, пакет документов от продавца (включая бумаги, по которым возможна идентификация автомобиля и подтверждение права собственности, иностранный технический паспорт), расписки и сертификаты, подтверждающие внесение таможенного обеспечения, заполненную форму ТД-6, оповещение о прибытии на склад временного хранения, страховой по-

¹³ Черкашина Е. В. Особенности электронного декларирования // Там же. – 2017. – Т. 3, № 16. – С.445.

лис. При наличии права на льготы требуется также предоставить подтверждающие это документы (например, статус беженца или переселенца).

Сотрудник таможенного органа осуществляет проверку поданных документов, определяет режим (со льготами или без них, с обеспечением или без обеспечения уплаты пошлин), а также анализирует, допускались ли ранее нарушения при перевозках данным лицом. На основании собранных бумаг и декларации формируется транзитная декларация, где указывается срок, в течение которого автомобиль должен быть доставлен до места окончательного оформления, что зависит от расстояния между пограничным пунктом пропуска и таможней оформления.

После оформления всей необходимой документации должностные лица контролируют: наличие обеспечения доставки (гарантии, расписки, поручительства и др.), корректность заполнения транзитной декларации, устанавливают конечный пункт назначения и сроки транспортировки, а также регистрируют документы. При этом часть экземпляров транзитной декларации и копии всех представленных бумаг остаются в отделе, осуществляющем надзор за доставкой, остальные выдаются перевозчику. На поданных документах ставятся соответствующие штампы и печати¹⁴.

После того как инспектор выдаёт разрешение на движение, транспортное средство может быть направлено к месту оформления. Если в ходе перевозки возникнут аварийные ситуации либо обстоятельства непреодолимой силы, перевозчик обязан немедленно уведомить ближайший таможенный орган и предоставить сведения о местонахождении машины. Таможня в таком случае составляет акт в трёх экземплярах, фиксация данных о транспортном средстве вносится в специальные журналы, и принимаются дополнительные меры по контролю. Один экземпляр акта остаётся у составившего органа, второй отправляется по месту первого оформления для снятия автомобиля с контроля,

¹⁴ Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации» от 27.11.2010 N 311-ФЗ URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_107181/ - 18.02.2025

третий — в место, куда направляется транспортное средство. Санкцию на возобновление перемещения выдаёт таможенный орган, оформивший акт.

Декларация автомобиля осуществляется в отделах таможни той территории, где физическое лицо временно проживает или зарегистрировано. Физическое перемещение осуществляется всегда по процедуре таможенного транзита, порядок которого регламентирован главой 22 Таможенного кодекса ЕАЭС. Перевозить автомобили вправе сами владельцы или их доверенные представители (например, при багажной пересылке или по доверенности).

В пограничных пунктах сотрудники таможни дают разрешение на дальнейшую доставку при условии обеспечения платежей (денежный залог), возможности идентифицировать транспорт, предоставления необходимых бумаг, подтверждающих помещение автомобиля под транзитную процедуру. В случае невыполнения этих требований автомобиль может быть возвращён за пределы ЕАЭС или помещён на склад временного хранения.

Различают два типа доставки: с уплатой таможенных платежей (основная категория) и без уплаты (распространяется, в частности, на беженцев или вынужденных переселенцев).

Обобщая, следует отметить, что порядок международного перемещения легковых автомобилей для личных нужд чётко регламентируется нормативно-правовой базой, устанавливающей не только требования к самой процедуре, но и полный перечень обязательных документов.

1.3 Особенности таможенного контроля легковых автомобилей ввозимых физическими лицами на территорию РФ в условиях ЕАЭС

Право на ввоз и вывоз товаров, включая легковые автомобили, предоставлено всем участникам внешнеэкономической деятельности на одинаковых условиях. Следует подчеркнуть, что выбор конкретной процедуры или порядка перемещения таких товаров через таможенные границы всегда связан с обяза-

тельностью следования положениям таможенного законодательства ЕАЭС и законодательства государств, входящих в Союз¹⁵.

Отсутствие контроля над коммерческой деятельностью со стороны физических лиц как на территории России, так и в других странах-участниках ЕАЭС приводит к уходу от налогообложения, увеличивает риски недобросовестной конкуренции и способствует неуплате установленных таможенных платежей.

В связи с этим возникает необходимость четкого определения цели перемещения легковых автомобилей физическими лицами через таможенную границу, что реализуется посредством соответствующей классификации подобных транспортных средств (см. рисунок 1).

Транспортные средства, перемещаемые физическим лицами через таможенную границу ЕАЭС

- Предназначены для личных, не связанных с коммерческой деятельностью целей
- Не предназначены для личных, не связанных с коммерческой деятельностью целей
- Транспортные средства, не относящиеся к транспортным средствам для личного пользования

Рисунок 1 - Предназначение легковых автомобилей, перемещаемых физическими лицами через таможенную границу ЕАЭС

Формирование порядка перемещения легковых автомобилей, предназначенных для личного использования, через таможенную границу обусловлено воздействием ряда ключевых факторов. К ним относятся основания, по которым конкретное транспортное средство может быть отнесено к категории авто-

¹⁵ Единый таможенный тариф Евразийского экономического союза,
URL:http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133133/22ad39b_b36d3b8a63d493b0be82dc7170c9f82f6/ - 18.02.2025

мобилей для личных нужд; установленные ограничения по количеству, разрешённому к перевозке без взимания таможенных платежей; определённые случаи, при которых гражданин освобождается от уплаты таможенных сборов; а также процедуры, регулирующие порядок применения таможенных платежей при перемещении легковых автомобилей, используемых в личных целях.

Регулирование соответствующих правоотношений осуществляется таможенным законодательством ЕАЭС и/или национальными законами стран-участников Союза, если это не предусмотрено международными соглашениями между государствами¹⁶.

Ключевые критерии, по которым автомобили, перемещаемые физическими лицами, могут быть отнесены к транспортным средствам личного пользования, включают несколько аспектов. Прежде всего, это предоставление письменного заявления с описанием транспортного средства через пассажирскую таможенную декларацию, а также учет индивидуальных характеристик автомобиля, количества одного типа автотранспорта на одного декларанта, частоты пересечения таможенной границы, совершаемых лицом, и периодичности ввоза или вывоза автомобилей этим же лицом.

Если будет установлено, что физическое лицо ввезло транспортное средство для предпринимательских или иных коммерческих целей, однако при этом заявило его как объект для личного использования, такой ввоз считается неправомерным с точки зрения законодательства ЕАЭС. При неоднократном перемещении транспортных средств одним и тем же лицом, если его действия носят систематический характер, подобное может быть квалифицировано как деятельность, связанная с предпринимательством, если не доказано иное.

Для физлиц предусмотрено два основных варианта перемещения автомобилей для личных нужд — они могут быть вывезены или ввезены как сопро-

¹⁶ О правилах определения происхождения товаров из развивающихся и наименее развитых стран: соглашение Правительств Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан от 12.12.2008 // Бюлл. междунар. договоров. 2011. № 5 (май). Утратили силу с 16.01.2019 в связи с введением в действие Правил определения происхождения товаров из развивающихся и наименее развитых стран, принятых Решением Совета ЕЭК от 14.06.2024 № 60.

вождаемый багаж либо транспортироваться отдельно перевозчиком (см. рисунок 2).

Способы перемещения легковых автомобилей физическими лицами через таможенную границу

- В качестве товаров, доставляемых перевозчиками
- В качестве товаров, перемещаемых в сопровождаемом багаже
- В качестве товаров, перемещаемых в несопровождающем багаже

Рисунок 2 - Способы перемещения легковых автомобилей физическими лицами через таможенную границу

В отношении товаров и легковых автомобилей, перемещаемых в неторговом обороте, меры нетарифного и технического регулирования не применяются. Выпуск указанных транспортных средств допускается после проведения контроля, подтверждающего соответствие автомобиля требованиям определенного экологического класса, как правило, стандарту «ЕВРО-4». Особенности таможенных операций с легковыми автомобилями в неторговом обороте требуют отдельного рассмотрения¹⁷.

Организация таможенных процедур при перемещении физическими лицами легковых автомобилей для индивидуальных нужд осуществляется на основании положений Таможенного кодекса ЕАЭС. Место административного оформления определяется как пункт пропуска через таможенную границу либо подразделение таможенного органа, в зоне которого физическое лицо — декла-

¹⁷ О присоединении Кыргызской Республики к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014: договор от 23.12.2014 // СЗ РФ. 2015. № 38. Ст. 5213;

рант — постоянно или временно проживает. Независимо от способа перемещения, все автомобили в неторговом обороте подлежат письменному декларированию и выпускаются без помещения под специальные процедуры, установленные ТК ЕАЭС.

Контроль за перемещением транспортных средств через таможенную границу в неторговом обороте строится на положениях ТК ЕАЭС и соответствующих международных соглашениях, заключённых между государствами, входящими в Союз. Если декларантом автомобиля выступает лицо младше шестнадцати лет, то функции оформления возлагаются на сопровождающего (например, родителя, опекуна или попечителя). При реализации своих полномочий таможенные органы не только проверяют соблюдение разрешительного порядка перемещения, но и способствуют ускоренному оформлению, обеспечивают исполнение законодательства, защищают права участников процесса и реализуют фискальные, а также иные функции, сопутствующие контролю.

Информационная поддержка физических лиц производится непосредственно в точках проведения таможенных операций. Она включает сведения о правилах перемещения автомобилей через границу Союза для личных целей, требованиях к декларированию, а также возможной ответственности за нарушения таможенного законодательства. Обычно такая информация представляется на государственном языке страны-члена ЕАЭС, русском или английском языках, а при необходимости — и на иных языках, если это признано целесообразным. Размещение сведения осуществляется с помощью электронных табло, информационных стендов и подобных объектов¹⁸.

Практические таможенные действия с легковыми автомобилями в рамках неторгового оборота реализуются исходя из вариантов перемещения: оформление производится либо непосредственно в месте пропуска через границу, либо в подразделении по месту проживания декларанта. В отношении этих автомобилей допускаются операции по письменному декларированию и выпуску для

¹⁸ О Правилах определения страны происхождения товаров в Содружестве Независимых Государств: соглашение Правительств государств

личного использования без помещения под отдельные таможенные процедуры (за исключением процедуры внутреннего транзита). За оформление может отвечать как сам декларант, так и представляющее его интересы лицо по доверенности.

Среди возможных таможенных операций выделяют: помещение автомобилей на склад временного хранения (СВХ); помещение под таможенные процедуры, предусмотренные ТК ЕАЭС; а также оформление вывоза с таможенной территории, если транспорт не покинул место прибытия. В большинстве случаев транспортное средство, оказавшееся в пункте пропуска, временно относится к внутреннему таможенному транзиту. Недостаток соответствующего оформления может привести к временному задержанию транспортного средства.

Отдельная категория — автомобили лиц, перемещающихся на постоянное место жительства в государства ЕАЭС, вынужденных переселенцев и беженцев — до подтверждения такого статуса могут быть размещены на складе временного хранения.

Основные критерии отнесения физических лиц к числу пользователей льгот при перемещении автомобилей для личных целей через таможенную границу ЕАЭС необходимо рассматривать отдельно. Таможенные льготы служат важным средством влияния на отношения в сфере перемещения автомобилей через таможенную территорию. Льгота подразумевает послабления как в части контроля, так и при начислении таможенных платежей, что связано с реализацией определённых задач таможенной политики.

Применение льгот позволяет значительно сократить издержки, как временные, так и финансовые, для субъектов, перемещающих личный автотранспорт через границу. При этом определённые категории физических лиц вправе рассчитывать на постоянное предоставление таких послаблений, если перемещаемое количество автомобилей не превышает установленных лимитов¹⁹.

¹⁹ О Правилах определения страны происхождения товаров в Содружестве Независимых Государств: соглашение Правительств государств участников стран СНГ от 20.11.2009 // СЗ РФ. 2011. № 34. Ст. 4950; О применении Договора о зоне свободной торговли от 18 октября 2011 года между его Сторонами и Республикой Узбекистан: протокол от 31.05.2013. URL: <http://base.garant.ru/70418264/>; О зоне свободной торговли

Согласно нормам таможенного права ЕАЭС и российскому законодательству в этой сфере, право на льготы распространяется, в частности, на следующие группы: представители дипломатических учреждений и их семьи, лица, направляемые органами власти в зарубежные командировки, граждане государств-членов ЕАЭС, временно проживавшие вне Союза, наследники имущества, расположенного за пределами таможенной территории, вынужденные переселенцы, беженцы и граждане, прибывающие в страны ЕАЭС для постоянного жительства.

Право физического лица на льготы должно быть подтверждено соответствующими документами ко дню регистрации предварительной декларации (ПДТ) таможенной. При отсутствии подтверждающих бумаг льготы не предоставляются, и будут применяться общие таможенные ставки, актуальные на момент регистрации ПДТ. После оформления возврат средств на основании последующего представления документов также не предусмотрен.

2 АНАЛИЗ ПРАКТИКИ ВВОЗА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ФИЗИЧЕСКИМИ ЛИЦАМИ НА ТЕРРИТОРИЮ РФ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС НА ПРИМЕРЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ТАМОЖЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ

2.1 Динамика импорта легковых автомобилей физическими лицами на территорию РФ в условиях ЕАЭС

Дальневосточное таможенное управление (ДВТУ) функционирует в качестве регионального подразделения Федеральной таможенной службы России, являясь элементом единой федеральной централизованной структуры таможенных органов страны. На территории Дальневосточного федерального округа ДВТУ отвечает за выполнение задач и реализацию функций, возложенных на Федеральную таможенную службу.

В штат аппарата ДВТУ входит 602 сотрудника, из которых 146 получили образование во Владивостокском филиале Российской таможенной академии (ВФ РТА). В целом систему таможенных органов, действующих на территории Дальнего Востока, составляют 6221 служащий; из их числа 1126 сотрудников являются выпускниками ВФ РТА.

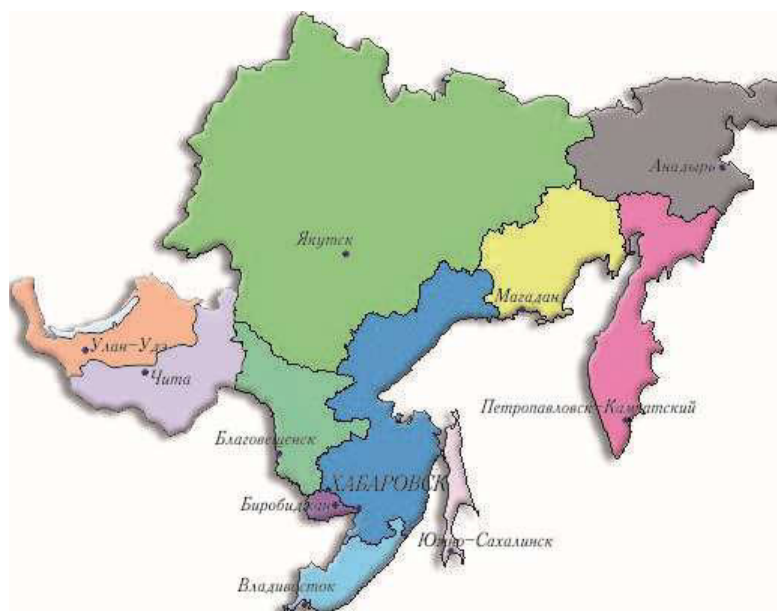


Рисунок 3 - Регион деятельности Дальневосточного таможенного управления

Территория оперативной ответственности Дальневосточного таможенного управления охватывает 11 субъектов Российской Федерации, входящих в Дальневосточный федеральный округ. В данную зону входят Республика Бурятия, Республика Саха (Якутия), Забайкальский, Камчатский, Приморский и Хабаровский края, Амурская, Магаданская и Сахалинская области, Еврейская автономная и Чукотский автономный округ²⁰.

В структуре ДВТУ находятся 9 таможенных органов, включая Дальневосточную оперативную таможню, 62 таможенных поста, а также сеть из 80 пунктов пропуска на государственной границе. Из них по видам: 29 — морские, 11 — воздушные, столько же смешанных (авто-, речных и др.), 20 — автомобильные, 7 железнодорожных, по одному речному и пешеходному. При этом 59 пунктов функционируют постоянно, а 21 в настоящий момент не используются — перемещение людей и товаров через такие переходы не осуществляется, штат сотрудники и инфраструктура отсутствуют. Неиспользуемые объекты включают 7 морских, 5 смешанных, 8 автомобильных пунктов и 1 пешеходный.

Многосторонний статус имеют все железнодорожные, морские, речные и воздушные пограничные переходы (кроме железнодорожного пункта в Соловьевске). Однако значительная часть инфраструктуры нуждается в обновлении и не отвечает современным стандартам обустройства. Министерством транспорта РФ разработан перечень из 23 объектов пропускной системы для реконструкции: 9 автомобильных (Пограничный, Краскино, Марково, Полтавка, Кани-Курган, Монды, Староцурухайтуйский, Забайкальск, Турий Рог), 2 железнодорожных (Пограничный, Наушки), 4 воздушных (Южно-Сахалинск (Хомутово), Хабаровск (Новый), Петропавловск-Камчатский (Елизово), Благовещенск), 7 морских (Ванино, Восточный, Находка, Корсаков, Холмск, Петропавловск-Камчатский, Невельск) и 1 пешеходный (Благовещенск-1).

В соответствии с порядком, регламентированным постановлением Правительства РФ от 26 июня 2008 г. № 482, на данный момент открыто и действует

²⁰ О применении ставок ввозных таможенных пошлин Единого таможенного тарифа Таможенного союза: приказ ФТС России от 02.08.2012 № 1560 // Таможенные ведомости. 2012. № 10 (октябрь).

17 пунктов пропуска: Анадырь (Угольный), Беринговский, Благовещенск, Ванино, Восточный, Владивосток (Кневичи), Зарубино, автодорожный и железнодорожный пункты в Забайкальске, Кани-Курган, Кяхта, Пригородное, Поярково, Советская Гавань, Сковородино, Хабаровск (Новый), Шахтёрск.

Дальневосточное таможенное управление занимает лидирующее положение среди региональных подразделений ФТС по площади деятельности: зона охвата почти достигает 7 млн км², что соответствует примерно 40,6 % территории всей Российской Федерации.

Таможенный контроль легковых автомобилей, ввозимых физическими лицами на территорию Российской Федерации, является одним из приоритетных направлений деятельности таможенных органов в условиях функционирования Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Особое значение данный вопрос приобретает в контексте деятельности Дальневосточного таможенного управления, где наблюдается высокая интенсивность перемещения транспортных средств²¹.

Статистический анализ показывает, что динамика импорта легковых автомобилей физическими лицами демонстрирует значительные колебания. Рассмотрим основные показатели за последние годы:

Таблица 1 - Основные показатели импорта легковых автомобилей физическими лицами

Показатель	2022 год	2023 год	2024 год
Количество ввезенных авто	125 678	132 456	145 321
Доля подержанных авто	78%	82%	85%
Средний возраст ввозимых авто	5.2 года	5.5 лет	5.8 лет
Доля авто с пробегом более 10 лет	45%	48%	52%

²¹ Басенко А. М. Организация и развитие электронного таможенного декларирования : учеб. пособие / А. М. Басенко, П. В. Таранов, Л. Н. Рощина ; Ростов. гос. экон. ун-т. – Ростов н/Д. : РГЭ, 2016. – 186 с. : ил., табл. – Библиогр.: 47 назв.



Рисунок 4 - Динамика импорта легковых автомобилей физическими лицами

Региональная специфика Дальневосточного региона проявляется в том, что значительная часть автомобилей ввозится из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, преимущественно из Японии и Республики Корея. Это обусловлено географической близостью и наличием развитой инфраструктуры автоперевозок.

Таможенное оформление легковых автомобилей физическими лицами осуществляется в соответствии с нормами таможенного законодательства ЕАЭС. При этом выделяются следующие категории ввоза:

- ввоз для личного пользования;
- ввоз с целью последующей перепродажи;
- ввоз в качестве подарка;
- ввоз по договору дарения.

Анализ структуры ввоза показывает, что наибольшую долю составляют автомобили, ввозимые для личного пользования. При этом наблюдается тенденция к увеличению доли автомобилей, приобретаемых с целью перепродажи:

Таблица 2 - Структура импорта легковых автомобилей физическими лицами

Категория ввоза	2022 год (%)	2023 год (%)	2024 год (%)
Личное пользование	65	63	60
Перепродажа	25	27	30
Подарок	8	7	6
Дарение	2	3	4

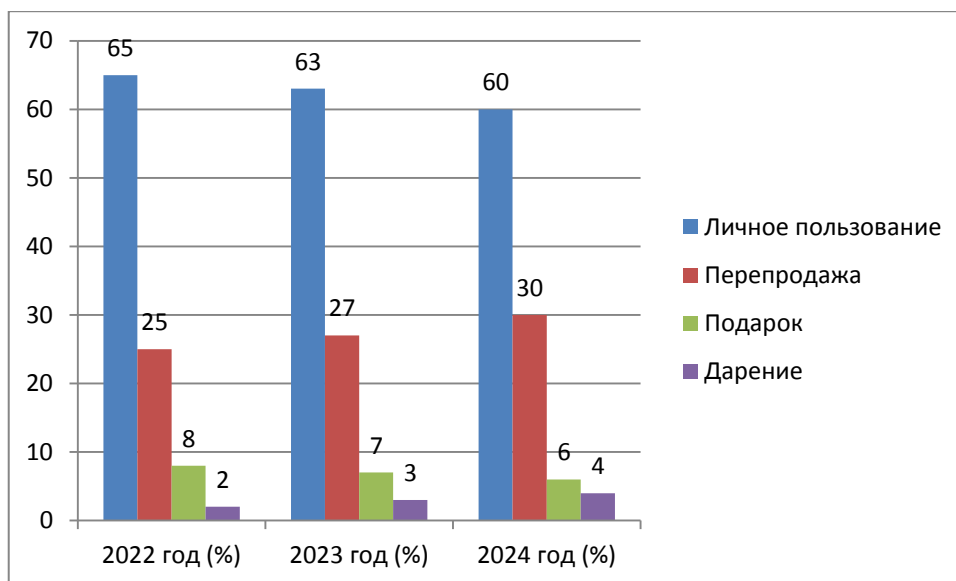


Рисунок 5 - Структура импорта легковых автомобилей физическими лицами

Таможенные платежи при ввозе легковых автомобилей физическими лицами рассчитываются с учетом следующих параметров²²:

- таможенная стоимость автомобиля
- таможенная пошлина
- акциз
- НДС
- утилизационный сбор

Особенности расчета таможенных платежей зависят от возраста и стоимости автомобиля, а также от статуса физического лица (резидент/нерезидент).

²² Дробот Е. В. Совершенствование электронного декларирования в таможенных органах Российской Федерации / Е. В. Дробот, Е. А. Коновалова // Экон. отношения. – 2017. – Т. 7, № 2. – С. 143-158.

При этом для автомобилей, ввозимых физическими лицами для личного пользования, установлены льготные ставки таможенных платежей.

Контрольные мероприятия таможенных органов направлены на:

- проверку подлинности документов
- сверку технических характеристик
- контроль правильности расчета таможенных платежей
- выявление признаков коммерческого использования
- противодействие незаконному ввозу

Тенденции развития практики ввоза легковых автомобилей физическими лицами характеризуются следующими особенностями:

- рост доли подержанных автомобилей
- увеличение среднего возраста ввозимых транспортных средств
- расширение географии поставок
- развитие параллельного импорта
- повышение требований к техническому состоянию ввозимых автомобилей

Перспективы развития данной сферы связаны с:

- совершенствованием таможенного администрирования
- внедрением цифровых технологий контроля
- оптимизацией процедур оформления
- развитием системы предварительного информирования
- усилением взаимодействия с участниками внешнеэкономической деятельности²³

Таким образом, практика ввоза легковых автомобилей физическими лицами на территорию РФ в условиях ЕАЭС демонстрирует устойчивую динамику роста с определенными региональными особенностями, требующими посто-

²³ Кед А. П. Электронное таможенное декларирование (ЭД-2) / А. П. Кед, Л. Л. Личева // Экономика и управление в XXI веке: тенденции развития : сб. материалов XVII Междунар. конф. – Новосибирск, 2014. – С. 133

янного совершенствования механизмов таможенного контроля и администрирования.

2.2 Анализ влияния мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования на импорт легковых автомобилей физическими лицами

Таможенные тарифы являются одним из ключевых инструментов регулирования импорта автомобилей. Для физических лиц, ввозящих легковые автомобили через границу Дальневосточного федерального округа, действуют следующие основные элементы тарифного регулирования:

Таможенные пошлины - ставки, которые варьируются в зависимости от категории автомобиля и страны происхождения

Акцизы - обязательные платежи, размер которых зависит от мощности двигателя

НДС - налог на добавленную стоимость, взимаемый при ввозе

Нетарифные меры включают комплекс ограничений и требований, влияющих на процесс импорта:

Лицензирование - необходимость получения специальных разрешений на ввоз определенных категорий транспортных средств

Количественные ограничения - установление предельных объемов ввоза автомобилей

Технические регламенты - требования к безопасности и экологическим стандартам²⁴

Российский автомобильный рынок, отличающийся разнообразием как в технических, так и в экономических характеристиках транспортных средств, особенностями спроса со стороны потребителей и сложностью логистических процессов, проявляет значительную чувствительность к внутренним экономическим изменениям и международным политическим обстоятельствам. На ди-

²⁴ Малышенко Ю. В. Правовые основы, принципы и схемы электронного декларирования : монография / Ю. В. Малышенко ; Федер. тамож. служба, Рос. тамож. акад., Владивосток. фил. – Владивосток : Владивостокский филиал Российской таможенной академии, 2012. – С.203. :

намику спроса существенно влияют колебания цен и уровень доходов населения, тогда как формирование предложения напрямую связано с общесистемными отраслевыми тенденциями и санкционной политикой ведущих государств. В этой связи ситуация на автомобильном рынке России, особенно на территории Приморского края, формируется под воздействием большого числа разнонаправленных условий, динамика рынка зачастую становится предметом внимания как журналистского, так и экспертного сообществ.

Дальневосточный федеральный округ занимает ключевые позиции в автомобильной индустрии страны. На протяжении примерно трёх десятилетий он выполняет функции главного транспортного и логистического узла по приёму автомобилей из близлежащих государств Азии, превратившись в один из ведущих пунктов их реализации и сервисного обслуживания, что способствовало формированию ярко выраженной отраслевой специализации региона. В последние месяцы на рынке торговли автомобилями наблюдаются значительные перемены — трансформируются не только объёмы поставок, но и ценообразование, структура ассортимента, а также логистические схемы²⁵.

В основу анализа рынка легли сведения, предоставленные Дальневосточным таможенным управлением ФТС России, материалы ведущих федеральных информационных агентств, а также информация от специализированных автомобильных порталов и агентств, осуществляющих мониторинг отраслевых тенденций и работу с посредниками по реализации техники.

Следует отметить, что вплоть до 2022 года преобладающую часть импортируемых автомобилей составляли машины и комплектующие из Японии: это касалось не только самих автотранспортных средств, но и таких позиций, как кузова, узлы, запасные части и специализированное оборудование для легковых автомобилей (см. рис. 4).

²⁵ Пилипчук В. В. Некоторые аспекты применения процессного подхода в деятельности таможенных органов Дальневосточного региона // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2013. – № 2. – С.39

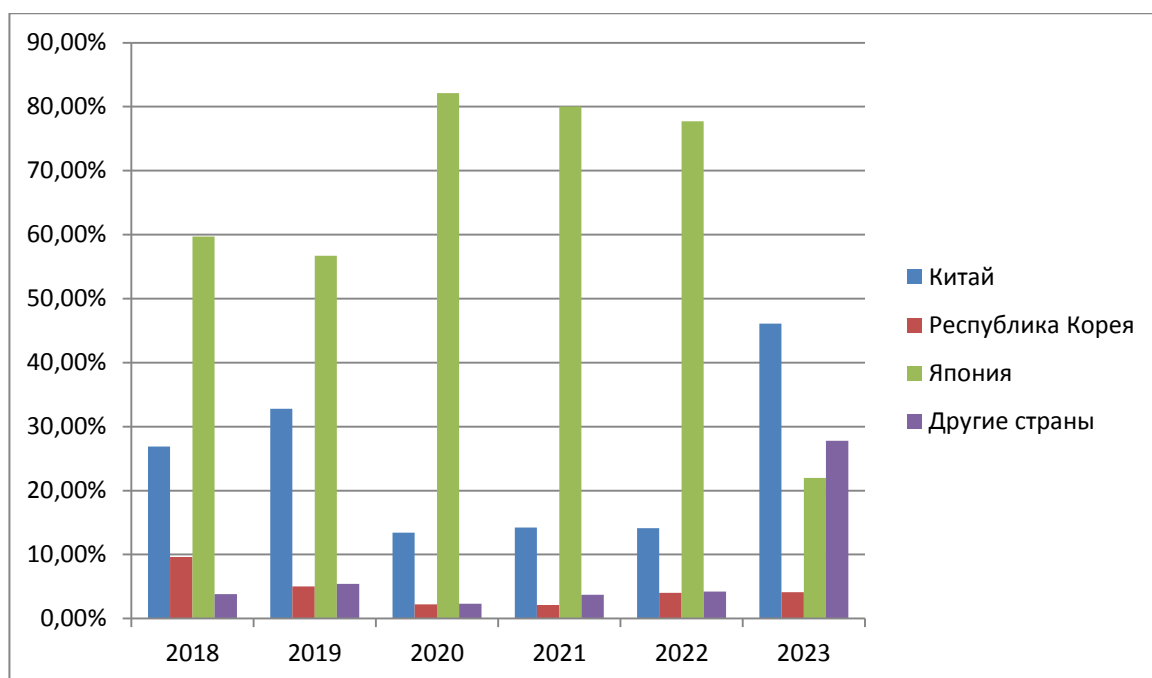


Рисунок 6 - Структура автомобильной продукции по странам-производителям в Приморском крае, 2018–2022 гг.

В 2022 году российский автомобильный рынок ощутил значимое воздействие, когда множество иностранных компаний прекратило свою деятельность в стране. Европейские, японские и корейские автопроизводители остановили сборочные линии и вышли из совместных предприятий после длительных периодов бездействия. Производство автомобилей японских и корейских марок, таких как Isuzu в Ульяновске, Nissan, Toyota и Hyundai в Санкт-Петербурге, Hyundai и Kia в Калининграде, Mitsubishi в Калуге, Mazda во Владивостоке, а также производство автомобильных шин Yokohama в Липецке, было остановлено²⁶.

Изменения в объемах импорта существенно повлияли на структуру поставок новых легковых автомобилей из Японии и Южной Кореи: их доля на российском рынке снизилась до 6% и 9% соответственно (ранее — 18% и 24%). Несмотря на эти сокращения, бренды Kia, Hyundai и Toyota, как и отечествен-

²⁶ . Петрова З. А. Исторические аспекты развития электронного декларирования в России / З. А. Петрова, Я. И. Шингарова // Исследование проблем повышения устойчивости, инновационности и конкурентоспособности экономики региона в условиях нестабильной внешней среды : сб. науч. тр. Курган. гос. ун-та. – Курган, 2016. – С.71

ная Lada, сохраняли лидирующие позиции в списках продаж в начале 2023 года.

Одновременно ухудшение положения официальных дилеров зарубежных компаний, а также снижение интереса к европейским маркам, обусловленное сложностями с приобретением комплектующих, вызвали заметное возрастание спроса на вторичный сегмент, в особенности на автомобили из Восточной Азии. По итогам 2022 года объём импорта подержанных автомобилей увеличился на 80% по сравнению с предыдущим периодом; особенно значим был прирост поставок из Японии (+32%, до 213,5 тысяч транспортных средств) и из Кореи, где рост составил 730% (на 17,3 тысячи единиц). В валютном выражении оборот по корейским автотранспортным средствам с пробегом возрос на 1160%, достигнув отметки 572,76 млн долларов США. Эти данные подтверждают явный сдвиг в предпочтениях покупателей и популяризацию бывших в эксплуатации автомобилей.

Апрель 2022 года ознаменовался введением Японией ограничений на экспорт автомобилей с ценой выше 6 миллионов иен (ориентировочно 43 тысячи долларов). Итогом подобных мер стала повышенная активность на рынке импорта корейских автомобилей. Потребителям предлагалась обширная продуктовая линейка: от новых машин с дилерских складов до подержанных моделей, ввозимых через автомобильные платформы или по индивидуальным заказам через приморских посредников. Примечательно, что через каналы корейского импорта была доступна не только корейская продукция, но и транспорт европейских и японских производителей.

Расширение перечня импортируемых транспортных средств внесло определённую стабильность в структуру рынка и частично компенсировало негативные последствия санкционной политики Японии и Южной Кореи. По итогам 2022 года российский импорт из Японии и Кореи понизился на 30% и 37% соответственно.

Таможенные учреждения Дальнего Востока за тот же период обработали свыше 197 тысяч легковых автомобилей — это 85% совокупного объёма вто-

ричного автотранспорта, прибывшего из Японии и Республики Корея, что на 72% выше показателей предыдущего года. Рынок поддержанных автомобилей в Приморском крае продолжал демонстрировать устойчивое наращивание предложения и количества реализованных сделок, несмотря на отдельные колебания потребительского интереса.

Летние месяцы сопровождались максимальными объёмами продаж, а в ноябре произошёл заметный скачок импортных поставок, что привело к значительному заполнению крупнейшей региональной площадки — авторынка «Зеленый угол» во Владивостоке. В итоге, порты Дальнего Востока окончательно закрепили статус важнейшего логистического центра по приёму поддержанных автомобилей, обеспечивая насыщенность рынка товарами различных марок и моделей.

На протяжении первой половины 2023 года наблюдалось активное оформление легковых автомобилей для личного пользования. Статистика показывает, что количество оформленных авто превысило 130 тысяч единиц, что в два раза больше, чем в том же периоде предыдущего года. При этом соотношение машин японского и корейского происхождения осталось примерно на том же уровне²⁷.

Однако эту динамику существенно повлияли государственные регуляции. Введенные Республикой Корея лимиты на экспорт в Россию автомобилей дороже 50 тысяч долларов и соответствующих автозапчастей, а также аналогичные ограничения Японии, существенно сдержали приток новых транспортных средств. С августа 2023 года Япония минимизировала экспорт автопрома, что предопределило изменения в структуре импорта.

Аналитики предвидят, что к концу года прямой импорт из указанных стран может трансформироваться в параллельный, с перераспределением поставок через третьи страны вроде Казахстана или Армении.

²⁷ Лобахин Д. В. Технология электронного декларирования: проблемы и перспективы применения // Экон. отношения. – 2013. – Т. 3, № 2. – С.51.

В 2022-2023 годах увеличение импорта подержанных авто из Японии и Кореи способствовало удовлетворению спроса, вызванного оттоком зарубежных автопроизводителей. Эксперты отмечают, что восток России стал благоприятным рынком для торговли подержанными машинами, поскольку негативная динамика первичного рынка сделала вторичный более прозрачным и привлекательным²⁸.

Тем не менее, возросший импорт через Дальний Восток обострил нагрузку на таможенные службы, привел к затягиванию процессов разгрузки и поднял стоимость сопутствующих услуг для покупателей, включая транспортировку и таможенное оформление.

Пик спроса на японские и корейские автомобили можно характеризовать как ажиотажный, особенно заметный перед вводом запрета на экспорт японских авто. Так, за две недели до ограничений количество ввезенных машин субъектами через дальневосточные таможни достигло 15 071.

Введение регулятивных мер в экономическую сферу значительно влияет на рынок автотранспортных средств. В частности, эти меры приводят к следующим последствиям:

- 1) повышению итоговой стоимости автомобилей для покупателей. Регулирование зачастую предполагает дополнительные расходы, которые, в итоге, включаются в цену транспорта для потребителей;
- 2) созданию ценовых барьеров, которые препятствуют импорту отдельных типов транспортных средств. Это происходит из-за установления минимальных или максимальных ценовых пределов, что влияет на доступность определенных автомобилей на внутреннем рынке.
- 3) поддержке и стимулированию национального автомобильного производства. Защитные меры в виде пошлин и квот ограничивают зарубежные поставки, поощряя тем самым развитие внутреннего производства автомобилей.

²⁸ Черкашина Е. В. Особенности электронного декларирования // Там же. – 2017. – Т. 3, № 16. – С.445.

4) увеличению доходов государства за счет таможенных и прочих налоговых сборов, осуществляемых при импорте транспорта.

Также стоит отметить, что регулирование импорта в регионах с особыми условиями, таких как Дальневосточный федеральный округ (ДФО), обладает своими нюансами:

- благодаря географической близости к странам-экспортерам автомобилей, таким как Япония и Южная Корея, обеспечивается ускоренная и более доступная доставка транспортных средств.

- наличие развитой инфраструктуры морских портов ДФО способствует эффективному перемещению транспортных средств, что значительно оптимизирует процесс импорта.

- специфика таможенного оформления в ДФО может отличаться, в результате чего импорт может становиться более сложным или, наоборот, более упрощенным в некоторых случаях.

- особые экономические зоны ДФО предоставляют льготы для бизнеса, включая режимы налогообложения и таможенные пошлины, что делает регион привлекательным для внешнеэкономической деятельности.

Учет перечисленных факторов позволяет государству балансировать между защитой интересов внутренних производителей и необходимостью поддержания конкурентоспособного рынка для обеспечения потребительского спроса²⁹.

Таким образом, меры таможенно-тарифного и нетарифного регулирования существенно влияют на процесс импорта легковых автомобилей физическими лицами через границу ДФО. Они формируют определенные барьеры для ввоза, но при этом создают условия для развития цивилизованного рынка и защиты интересов отечественных производителей.

²⁹ Тощёв А. С. Электронное декларирование как инновация в таможенном деле // Аллея науки. – 2024. – Т. 8, № 11. – С. 586

2.3 Анализ практики проведения таможенного контроля в Дальневосточном таможенном управлении при ввозе легковых автомобилей физическими лицами

В рамках правовой системы Российской Федерации процесс ввоза легковых транспортных средств на территорию Дальневосточного федерального округа (ДФО) регламентирован строго определёнными правилами. Региональная особенность заключается в уточнённых нормах импорта праворульных автомобилей, которые подчиняются специализированному временному регламенту.

В соответствии с этим временным порядком, каждый человек, имеющий регистрацию в ДФО или тем, кто переезжает в округ с целью постоянного проживания, открывается возможность для ввоза одного автомобиля типа М1 (легковое транспортное средство) или N1 (легкий грузовик) в течение календарного года. Такое ограничение направлено на контроль за количеством импортируемых транспортных средств, стимулирования локального авторынка и учета экологических нормативов³⁰.

Для осуществления ввоза важно соблюдение процедур, включая подачу пассажирской таможенной декларации, которая является залогом прозрачности и законности провоза автомобиля через границу. Кроме того, каждый субъект обязан уплатить положенные таможенные платежи и налоги, что является неотъемлемой частью контрибуции в экономику страны.

В контексте обеспечения безопасности дорожного движения важным аспектом является отсутствие требования по установке системы вызова экстренных служб. Это подразумевает, что данный пункт, хоть и является стандартной процедурой для многих стран в целях повышения безопасности на дорогах, в поступающих на территорию ДФО автомобилях не считается обязательным.

Соблюдение данных регулятивных мер в сочетании с тщательным контролем со стороны таможенных органов обеспечивает правильное ведение про-

³⁰ Шувалова Н. В. Совершенствование механизма оказания услуг в системе электронного декларирования в таможенной сфере : [монография] / Н. В. Шувалова. – М. : Проспект, 2017. – С.12.

цесса ввоза и играет ключевую роль в предотвращении возможных злоупотреблений в данной сфере. Подходящая адаптация законодательства под региональные особенности позволяет учитывать интересы местного населения и способствует развитию Дальневосточного федерального округа.

Для успешного проведения таможенного оформления при импорте легковых автомобилей в Дальневосточный федеральный округ (ДФО) физическими лицами требуется предоставление определенного пакета документации. Это включает в себя:

- гражданский паспорт РФ,
- документацию, подтверждающую право собственности на транспортное средство,
- страховой полис,
- нотариально заверенную доверенность, в случае проведения операций через представителя,
- доказательство регистрации в ДФО (постоянной или временной на период оформления).

Чтобы начать таможенное оформление, необходимо иметь постоянное место жительства на территории ДФО или временную регистрацию в одном из регионов ДФО на время проведения процедур. В отсутствие регистрации возможен только таможенный транзит³¹.

Таможенное оформление включает в себя несколько ключевых этапов:

Первый шаг - это подача декларации. Здесь необходимо правильно заполнить пассажирскую таможенную декларацию и представить все соответствующие документы для тщательной проверки.

Второй этап включает в себя таможенный контроль, который предполагает верификацию документов, сверку VIN-номера автомобиля, его внешний

³¹ Правовое регулирование таможенного декларирования в электронной форме в Российской Федерации : монография / Н. М. Кожуханов, Н. Е. Максимова, С. С. Трунин, А. Н. Яцушко. – М. : Изд-во Российской таможенной академии, 2015. – С.89.

осмотр, а также подтверждение соответствия заявленных характеристик фактическим.

На третьем этапе производится расчет платежей. Здесь определяется таможенная стоимость автомобиля, исходя из которой высчитываются таможенные пошлины, акцизы, НДС и утилизационный сбор.

Четвертый этап - непосредственная оплата сборов. Необходимо перечислить средства на счет таможенной службы и получить подтверждение об оплате.

Завершающий этап - это оформление документов. После всех расчетов оформляется ПТС (паспорт транспортного средства), данные о новом владельце вносятся в таможенные реестры, и выдается свидетельство о регистрации транспортного средства.

Соблюдение этих формальностей является обязательным и необходимым для легализации автомобиля на территории России в полном соответствии с законодательством³².

Импорт легковых автомобилей в Дальневосточный регион физическими лицами регулируется особыми правилами. В год разрешается ввозить только одно транспортное средство категории М1 или N1. Обязательным условием является регистрация импортера на территории Дальневосточного федерального округа. При этом установка системы ЭРА-ГЛОНАСС не требуется, что упрощает процесс.

Таможенный транзит транспортных средств осуществляется по определенной схеме. Важными этапами являются подача транзитной декларации, маркировка автомобиля и надежный контроль его перемещения по территории РФ. За соблюдение условий транзита таможенные сборы не взимаются, что делает процесс экономически выгодным.

Однако процесс может осложняться из-за различных факторов. Например, препятствиями могут стать несоответствие поданных документов необхо-

³² Шувалова Н. В. Совершенствование механизма оказания услуг в системе электронного декларирования в таможенной сфере : [монография] / Н. В. Шувалова. – М. : Проспект, 2017. – С.86.

димым стандартам, ошибки в оценке таможенной стоимости автомобиля, отсутствие всех необходимых бумаг или проблемы с подтверждением регистрации на Дальнем Востоке. Кроме того, технические характеристики автомобиля должны быть корректно заявлены и соответствовать заранее установленным стандартам.

Временные рамки для оформления таможенных процедур четко регламентированы. Начинается процесс с подготовительного этапа, который занимает от одного до двух дней. Подача документов осуществляется в течение одного дня. Следом идет таможенный контроль, продолжительностью от одного до трех дней. Затем производится расчет и уплата таможенных платежей, на что отводится один-два дня. И, наконец, завершающий этап - оформление выпуска транспортного средства на территорию, которое занимает два-три дня.

Стоимость таможенного оформления ввозимых авто складывается из ряда платежей. К ним относятся таможенная пошлина, акцизный сбор, НДС и утилизационный сбор. Кроме того, может понадобиться оплата услуг таможенного представителя и различные дополнительные сборы, зависящие от индивидуальных обстоятельств ввоза каждого автомобиля³³.

Оформление ввоза легковых автомобилей на Дальний Восток требует внимания к деталям и строгого соблюдения нормативных требований. Прозрачность процесса и понимание всех его этапов облегчает задачу и помогает избежать непредвиденных трудностей.

Импорт легковых автомобилей в Дальневосточный регион физическими лицами регулируется особыми правилами. В год разрешается ввозить только одно транспортное средство категории М1 или N1. Обязательным условием является регистрация импортера на территории Дальневосточного федерального округа. При этом установка системы ЭРА-ГЛОНАСС не требуется, что упрощает процесс.

³³ Петрова З. А. Исторические аспекты развития электронного декларирования в России / З. А. Петрова, Я. И. Шингарова // Исследование проблем повышения устойчивости, инновационности и конкурентоспособности экономики региона в условиях нестабильной внешней среды : сб. науч. тр. Курган. гос. ун-та. – Курган, 2016. – С. 71.

Таможенный транзит транспортных средств осуществляется по определенной схеме. Важными этапами являются подача транзитной декларации, маркировка автомобиля и надежный контроль его перемещения по территории РФ. За соблюдение условий транзита таможенные сборы не взимаются, что делает процесс экономически выгодным.

Однако процесс может осложняться из-за различных факторов. Например, препятствиями могут стать несоответствие поданных документов необходимым стандартам, ошибки в оценке таможенной стоимости автомобиля, отсутствие всех необходимых бумаг или проблемы с подтверждением регистрации на Дальнем Востоке. Кроме того, технические характеристики автомобиля должны быть корректно заявлены и соответствовать заранее установленным стандартам³⁴.

Временные рамки для оформления таможенных процедур четко регламентированы. Начинается процесс с подготовительного этапа, который занимает от одного до двух дней. подача документов осуществляется в течение одного дня. Следом идет таможенный контроль, продолжительностью от одного до трех дней. Затем производится расчет и уплата таможенных платежей, на что отводится один-два дня. И, наконец, завершающий этап - оформление выпуска транспортного средства на территорию, которое занимает два-три дня.

Стоимость таможенного оформления ввозимых авто складывается из ряда платежей. К ним относятся таможенная пошлина, акцизный сбор, НДС и утилизационный сбор. Кроме того, может потребоваться оплата услуг таможенного представителя и различные дополнительные сборы, зависящие от индивидуальных обстоятельств ввоза каждого автомобиля.

Оформление ввоза легковых автомобилей на Дальний Восток требует внимания к деталям и строгого соблюдения нормативных требований. Прозрачность процесса и понимание всех его этапов облегчает задачу и помогает избежать непредвиденных трудностей.

³⁴ Тощёв А. С. Электронное декларирование как инновация в таможенном деле // Аллея науки. – 2024. – Т. 8, № 11. – С.586.

Оформление таможенных документов требует тщательной подготовки и строгого следования установленным процедурам. Чтобы облегчить этот процесс, вот некоторые рекомендации:

В первую очередь, важно заблаговременно собрать необходимый комплект документов. Следите за тем, чтобы каждый из них соответствовал текущим правилам и требованиям. Это позволит избежать задержек на последующих этапах.

Проверьте, удовлетворяет ли автомобиль нормам, предъявляемым для оформления. Расчет предварительной стоимости позволит вам понять финансовые рамки процедуры. Особенно это актуально для тех, кто регистрируется в Дальневосточном федеральном округе (ДФО), где могут действовать специфические положения³⁵.

Выбор таможенного представителя также играет важную роль. Профессиональный подход и опыт специалиста помогут быстро и без ошибок пройти процедуру оформления. Обновляйте свои знания о законодательных изменениях, чтобы в процессе не возникло непредвиденных проблем.

Что касается документального обеспечения на заключительном этапе, удостоверьтесь в актуальности и наличии таких бумаг, как ПТС, свидетельство о регистрации, подтверждения об оплате таможенных сборов, таможенная декларация и паспорт транспортного средства.

Нерезиденты ДФО сталкиваются с дополнительными требованиями: оформление документов на временное пребывание и прочих подтверждающих бумаг является обязательным, а также необходимо учесть условия таможенного транзита и быть готовыми к возможным дополнительным проверкам.

После завершения всех оформительских процедур следует поставить автомобиль на учет в ГИБДД, оформить страховку, получить номерные знаки и внести данные в базу транспортных средств.

³⁵ Басенко А. М. Организация и развитие электронного таможенного декларирования : учеб. пособие / А. М. Басенко, П. В. Таранов, Л. Н. Рощина ; Ростов. гос. экон. ун-т. – Ростов н/Д. : РГЭ, 2016. – 186 с. : ил., табл. – Библиогр.: 47 назв.

Ключевые аспекты таможенного контроля транспортных средств охватывают ряд трудностей. Одной из первых и важнейших задач является верификация соответствия фактического технического состояния и комплектации автомобиля заявленным параметрам. Разногласия между декларируемыми характеристиками и реальным состоянием транспортного средства (ТС) могут привести к сложностям в процедуре таможенного оформления.

Следующая проблема кроется в необходимости наличия всех надлежащих документов. Иногда у владельцев автомобилей отсутствует полный пакет документов, что является существенным препятствием для выполнения таможенных формальностей³⁶.

Также значительные трудности вызывает оценка рыночной стоимости транспортного средства. Для определения налоговой базы необходимо точно установить ценность ТС, что требует профессионального подхода и четкого понимания текущей рыночной ситуации.

Немаловажным аспектом является и подтверждение факта постоянного проживания лица, ввозящего автомобиль, в Дальневосточном федеральном округе (ДФО). Для тех, кто не может подтвердить свое пребывание на постоянной основе, процесс таможенного декларирования может усложниться.

Эффективное преодоление данных препятствий требует доскональной подготовки и внимания к деталям со стороны импортеров. Правильное и полное оформление документов, аккуратное следование регуляциям и нормам таможенного законодательства помогает сократить риски задержек или дополнительных расходов и обеспечить успешное прохождение границы. Такая процедура будет способствовать повышению эффективности внешнеэкономической деятельности и укреплению таможенных отношений.

³⁶ Единый таможенный тариф Евразийского экономического союза,
URL:http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133133/22ad39b_b36d3b8a63d493b0be82dc7170c9f82f6/ - 18.02.2025

2.4 Анализ статистики выявленных правонарушений в регионе деятельности Дальневосточного таможенного управления при ввозе легковых автомобилей физическими лицами

Анализ статистических данных о выявленных правонарушениях при ввозе легковых автомобилей физическими лицами в регионе деятельности Дальневосточного таможенного управления позволяет проследить динамику нарушений и выявить наиболее характерные проблемы.

Таблица 3 - Количество правонарушений по статьям КоАП РФ

Статья КоАП РФ	2022	2023	2024
16.18	1245	1387	1456
16.20	876	954	1023
16.21	456	521	587
16.24	321	389	456
Итого	2898	3251	3522

Таблица 4 - Распределение правонарушений по таможенным постам

Таможенный пост	2022	2023	2024
Владивостокский	1200	1350	1480
Находкинский	850	920	980
Уссурийский	600	680	720
Хабаровский	248	301	342

Анализ данных показывает устойчивую тенденцию к росту количества правонарушений при ввозе легковых автомобилей. Наибольшее количество нарушений фиксируется по статье 16.18 КоАП РФ (недекларирование либо несоблюдение запретов на ввоз товаров).

Таблица 5 - Основные виды правонарушений

Вид правонарушения	2022	2023	2024
Недостоверное декларирование	856	987	1056
Несоблюдение запретов	789	896	987
Нарушение условий временного ввоза	456	521	587
Несоблюдение таможенной процедуры	321	389	456

Таблица 6 - Сезонность правонарушений

Месяц	2022	2023	2024
Январь	210	235	250
Февраль	198	220	235
Март	245	270	290
Апрель	260	285	300
Май	280	305	325
Июнь	295	320	340
Июль	300	330	350
Август	290	315	335
Сентябрь	275	300	320
Октябрь	260	285	300
Ноябрь	245	270	290
Декабрь	250	275	295

Анализ сезонности показывает, что пик правонарушений приходится на летний период (июнь-август), что коррелирует с увеличением потока туристов и сезонным спросом на автомобили³⁷.

Таблица 7 - Распределение правонарушений по типам автомобилей

Тип автомобиля	2022	2023	2024
Легковые	2200	2450	2680
Внедорожник	450	520	580
Микроавтобус	248	301	342

Анализ показывает, что наибольшее количество правонарушений связано с ввозом легковых автомобилей, что обусловлено их большей распространенностью и более частым использованием физическими лицами.

³⁷ О правилах определения происхождения товаров из развивающихся и наименее развитых стран: соглашение Правительств Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан от 12.12.2008 // Бюлл. междунар. договоров. 2011. № 5 (май). Утратили силу с 16.01.2019 в связи с введением в действие Правил определения происхождения товаров из развивающихся и наименее развитых стран, принятых Решением Совета ЕЭК от 14.06.2024 № 60.

Таблица 8 - Распределение правонарушений по странам происхождения

Страна	2022	2023	2024
Япония	1500	1680	1850
Южная Корея	850	920	980
Китай	350	400	450
США	120	135	150
Другие	78	116	142
Итого	2898	3251	3522

Анализ данных таблицы показывает, что наибольшее количество правонарушений связано с автомобилями, ввозимыми из Японии. Это обусловлено несколькими факторами:

Популярность японских автомобилей на Дальнем Востоке

Более сложные процедуры оформления

Частые случаи недостоверного декларирования

Специфика технических характеристик японских авто

Таблица 9 - Динамика штрафов за правонарушения

Показатель	2022	2023	2024
Общая сумма штрафов (млн руб.)	125.4	148.6	165.8
Средний размер штрафа (руб.)	43 200	45 700	47 000

Анализ показывает стабильный рост как общей суммы штрафов, так и их среднего размера, что связано с ужесточением контроля и повышением ставок таможенных платежей.

В последние три года отмечается рост количества правонарушений, связанных с ввозом легковых автомобилей в Дальневосточный федеральный округ. Значительное увеличение данной проблематики составило 18%. Актуальность этой темы обусловлена несколькими ключевыми факторами.

Прежде всего, главными проблемными аспектами являются недостоверное декларирование транспортных средств, нарушения, связанные с несоблюдением запретов на ввоз, а также игнорирование условий, предусмотренных для временного ввоза автомобилей. Специфическую сложность в данной ситу-

ации представляет Владивостокский таможенный пост – именно здесь фиксируется около 42% всех зафиксированных нарушений в регионе³⁸.

Летние месяцы традиционно характеризуются сезонным ростом правонарушений. Это напрямую коррелирует с увеличением туристического потока. Широкая распространённость подобных инцидентов также имеет место при ввозе автомобилей из Японии, что стоит особняком среди других маршрутов поставок.

Не следует упускать из виду и тенденцию к возрастанию сумм штрафов, взимаемых за нарушения. Это говорит о необходимости повышения эффективности контрольных механизмов и санкционирования в данной области.

Для стабилизации ситуации и минимизации числа правонарушений необходимо принять ряд конкретных мер. В частности, рекомендуется осуществление следующих действий:

- 1) усиление контрольных процедур за ввозом автомобилей из Японии;
- 2) оптимизация процессов на владивостокском таможенном посту с целью повышения их эффективности;
- 3) приложение усилий для укрепления контроля в течение летнего периода наиболее активного ввоза;
- 4) совершенствование систем проверок документации на соответствие требованиям технических регламентов;
- 5) развитие превентивных мер контроля и профилактики нарушений.

Прогнозируется, что при существующих тенденциях рост правонарушений может увеличиться на 10-15% к 2025 году. Это свидетельствует о насущной потребности в дополнительных мерах по эффективному таможенному контролю и улучшению процессов оформления автомобилей. Разработка и внедрение комплексных мер способна предотвратить негативные последствия и обеспечить законность таможенных операций в ДФО.

³⁸ О Правилах определения страны происхождения товаров в Содружестве Независимых Государств: соглашение Правительств государств

3 ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТАМОЖЕННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ И ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, ВВОЗИМЫХ ФИЗИЧЕСКИМИ ЛИЦАМИ НА ТЕР- РИТОРИЮ РФ В УСЛОВИЯХ ЕАЭС

Вопросы, возникающие при таможенном оформлении транспортных средств, приобретаемых физическими лицами для собственного пользования, обусловлены множеством факторов, включая возможные нарушения действующих правил. В случае несоблюдения таможенного законодательства физические лица несут ответственность как по административным, так и по уголовным статьям. Хотя основной акцент данного исследования делается на административных аспектах, стоит указать, что уголовная ответственность для этой категории субъектов предусмотрена статьёй 194 УК РФ («Уклонение от уплаты таможенных платежей...»), а меры административного характера закреплены в главе 16 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях³⁹.

Исследование положений главы 16 КоАП РФ, регулирующей ответственность за неправомерные действия при ввозе автомобилей гражданами для личных целей, подтверждает предъявление значительных требований к соблюдению установленных процедур. Анализ реальных случаев фиксирует, что наиболее распространёнными административными нарушениями оказываются: предоставление фальсифицированных либо недействительных документов при таможенных действиях, отсутствие либо недостоверность декларации, неисполнение обязательств по вывозу или обратному ввозу транспортных средств, несанкционированное распоряжение временно ввезёнными автомобилями, а также несоблюдение сроков уплаты установленных сборов и пошлин.

Вовлечённость граждан в правовую материю перемещения транспортных средств требует высокого уровня информированности и точного соблюдения

³⁹ О присоединении Республики Армения к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014: договор от 10.10.2014 // СЗ РФ. 2015. № 8. Ст. 1107.

актуального законодательства. Отдельно подчеркнём, что единичность подобных сделок (закон допускает не более одной подобной операции в год, а на практике — ещё реже) увеличивает вероятность юридических ошибок или непреднамеренных нарушений из-за нехватки опыта и постоянно меняющейся нормативной базы. Ошибки зачастую оказываются следствием недостаточной правовой грамотности участников или изменений в законодательстве, а не умышленным нарушением. Для снижения числа таких случаев видится оправданным создание структурированной информационной памятки для физических лиц, включающей перечень ключевых документов и описание последовательности необходимых таможенных действий.

Современные источники информации — преимущественно электронные ресурсы — не всегда предоставляют достаточную и своевременную поддержку. В частности, официальный сайт ФТС России имеет специализированный раздел, посвящённый ввозу автомобилей для личного пользования, однако его информационная насыщенность и степень детализации очевидно недостаточны для ориентирования обычного пользователя в сложных процедурах. Введение расширенного перечня документов, обязательных для декларирования, а также регулярный мониторинг актуальности нормативной информации в открытом доступе позволят повысить правовую защищённость граждан. На этом основании предлагается разработать подробные методические рекомендации по порядку ввоза автомобилей физическими лицами на территорию ЕАЭС⁴⁰.

Регулирование перемещения товаров, включая транспортные средства, обеспечено специальными законодательными актами. Согласно действующим нормам, юридическим долгом физического лица является надлежащее таможенное декларирование транспортного средства при пересечении границы ЕАЭС независимо от предполагаемого срока использования. При ввозе автомо-

⁴⁰ О Правилах определения страны происхождения товаров в Содружестве Независимых Государств: соглашение Правительств государств участников стран СНГ от 20.11.2009 // СЗ РФ. 2011. № 34. Ст. 4950; О применении Договора о зоне свободной торговли от 18 октября 2011 года между его Сторонами и Республикой Узбекистан: протокол от 31.05.2013. URL: <http://base.garant.ru/70418264/>; О зоне свободной торговли государств участников Содружества Независимых Государств: договор от 18.10.2011 // СЗ РФ. 2012. № 40. Ст. 5340. - 18.02.2025

биля для постоянной эксплуатации требуется его помещение под таможенный транзит в пункте пропуска и доставка в назначенный таможенный орган в установленные сроки, как закреплено в главе 22 Таможенного кодекса ЕАЭС. Только после завершения транзитной процедуры возможна итоговая таможенная очистка.

Для успешного завершения оформления в отношении автомобиля предъявляются обязательные требования: машина должна отвечать экологическим стандартам (экологический класс минимум 4 – согласно Решению Совета ЕЭК от 14.10.2015 № 78), быть оснащена навигационной аппаратурой спутниковой связи, а также иметь уплаченные пошлины и утильсбор. Неоснащённые транспортные средства к эксплуатации на территории Союза не допускаются, что закреплено в специальных нормативных постановлениях. Если не удалось выполнить все условия, допускается помещение автомобиля на временное хранение сроком до 4 месяцев, после чего требуется произвести декларирование либо осуществить обратный вывоз за пределы таможенной территории ЕАЭС.

В то же время, несмотря на совершенствование законодательства, процедура таможенного оформления легковых транспортных средств сохраняет множество неудобств и потребность в дальнейшей оптимизации. Среди основных обязательных условий — наличие системы «ЭРА-ГЛОНАСС», соответствие экологическому стандарту не ниже евро-4 и документальное подтверждение этого показателя⁴¹.

В каждом легковом автомобиле, ввозимом на территорию Союза, требуется установка системы экстренного реагирования «ЭРА-ГЛОНАСС». Функционирование этой системы обеспечивается тремя основными компонентами: аппаратурой вызова экстренных служб в салоне транспортного средства (сбор и автоматическая передача данных), телекоммуникационной инфраструктурой на базе виртуального мобильного оператора, охватывающего все существующие

⁴¹ Абрамов, А. С. Разработка концепции выявления и оценки рисков как инструмента повышения эффективности электронного декларирования таможенного транзита / А. С. Абрамов, А. А. Дмитриев // Управленческое консультирование. – 2024. – № 9. – С.100

сети, и централизованным колл-центром для обработки поступающих экстренных сигналов.

Основными задачами «ЭРА-ГЛОНАСС» являются мгновенное определение координат и времени происшествия, предоставление информации о характере и тяжести дорожно-транспортного события, а также поддержание связи между водителем и оператором экстренной службы. Дополнительно система выполняет мониторинг передвижения, охранные функции и навигационное сопровождение.

Передача стрессовых сообщений происходит автоматически при получении сигнала о происшествии с помощью спутников и базовых станций, встроенная сим-карта выбирает любую из доступных сетей, а совершение экстренного вызова всегда остаётся бесплатным для пользователя. При снижении качества связи система осуществляет множественные попытки дозвона или переходит к резервной передаче данных по SMS, а при невозможности передачи информация сохраняется для последующей отправки. При необходимости можно выполнить ручной вызов аварийных служб с помощью специальной кнопки SOS, после чего оператор уточняет обстоятельства и координирует реагирование участников экстренных событий⁴².

Физическое лицо Союза приобрело в Европе автомобиль «Рено» 2002 года выпуска и хочет ввезти его в Россию. Проблема в том, что зарегистрировать эту машину и получить на нее технический паспорт невозможно. В 2002 году в европейских странах действовал стандарт Евро-3, а в России сейчас актуален более новый стандарт, поэтому экологический класс этого авто считается устаревшим. Чтобы избежать подобных проблем, нужно выбирать более новый «Рено», выпущенный в год, когда уже действовал текущий экологический стандарт.

⁴² Белоусова Т. И. Проблематика электронного декларирования товаров, перемещаемых физическими лицами для личного пользования в условиях роста международных пассажиропотоков / Т. И. Белоусова, Е. И. Антонова, А. В. Богачев // *Вопр. экономики и права.* – 2024. – № 7. – С.86

Также могут возникнуть трудности, связанные с частью 1 статьи 16.18 КоАП РФ «Невывоз либо неосуществление обратного ввоза товаров и (или) транспортных средств физическими лицами». Невывоз с таможенной территории ЕАЭС временно ввезенных товаров и (или) транспортных средств в установленные сроки влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от 1500 до 2500 рублей с конфискацией товаров и (или) транспортных средств или без таковой.

Анализ текущей ситуации в сфере таможенного декларирования показывает наличие системных проблем, требующих комплексного решения. Основные сложности связаны с отсутствием единых критериев контроля, сложностями идентификации транспортных средств и техническими ограничениями.

Таблица 10 - Основные проблемы в сфере таможенного декларирования

Проблема	Описание
Неэффективная система контроля	Отсутствие единых критериев определения предназначения автомобилей для личного пользования
Сложность идентификации	Трудности в определении фактического использования транспортных средств физическими лицами
Административные барьеры	Длительные процедуры оформления и проверки документов
Информационная асимметрия	Недостаточная информированность физических лиц о правилах перемещения
Уклонение от платежей	Массовые случаи занижения таможенной стоимости ввозимых автомобилей
Технические ограничения	Недостаточная автоматизация процессов декларирования

Существующая система таможенного декларирования характеризуется множеством проблем, требующих срочной модернизации. Ключевыми направлениями совершенствования являются автоматизация процессов, упрощение процедур и усиление контроля⁴³.

В области таможенного контроля выявлены серьезные проблемы, создающие риски для экономической безопасности страны. Особое внимание следует уделить случаям незаконного коммерческого использования личных автомобилей и нарушениям экологических стандартов.

⁴³ Басенко А. М. Организация и развитие электронного таможенного декларирования : учеб. пособие / А. М. Басенко, П. В. Таранов, Л. Н. Рощина ; Ростов. гос. экон. ун-т. – Ростов н/Д. : РГЭ, 2016. – 186 с. : ил., табл. – Библиогр.: 47 назв.

Таблица 11 - Проблемы в области таможенного контроля

Проблема	Последствия
Коммерческое использование	Незаконное использование личных автомобилей в коммерческих целях
Нарушение сроков	Несвоевременное оформление документов и уплата таможенных платежей
Подделка документов	Распространение фальшивых документов о происхождении и стоимости
Недобросовестная конкуренция	Уклонение от уплаты налогов и таможенных платежей
Экологические риски	Ввоз автомобилей, не соответствующих экологическим стандартам

Анализ проблем таможенного контроля демонстрирует необходимость усиления мер по противодействию правонарушениям, включая совершенствование законодательной базы и техническое оснащение контрольных пунктов.

Для устранения выявленных проблем в сфере таможенного декларирования предлагается комплекс мер, направленных на автоматизацию процессов, упрощение процедур и усиление контроля за перемещением транспортных средств.

Таблица 12 - Пути совершенствования таможенного декларирования

Направление	Меры по улучшению
Автоматизация процессов	Внедрение электронных систем декларирования и контроля
Упрощение процедур	Разработка единых стандартов оформления документов
Информационное обеспечение	Создание единой базы данных перемещаемых транспортных средств
Контроль происхождения	Усиление проверки подлинности документов о происхождении
Профилактические меры	Регулярные проверки использования транспортных средств

Предложенные меры по совершенствованию таможенного декларирования позволят создать более эффективную и прозрачную систему контроля, сократить административные барьеры и повысить качество обслуживания участников внешнеэкономической деятельности.

Совершенствование таможенного контроля требует комплексного подхода, включающего усиление контрольных функций, совершенствование законодательства и развитие межведомственного взаимодействия.

Таблица 13 - Предложения по совершенствованию таможенного контроля

Направление	Конкретные меры
Усиление контроля	Внедрение системы отслеживания фактического использования транспортных средств
Совершенствование законодательства	Разработка четких критериев определения личного/коммерческого использования
Межведомственное взаимодействие	Создание единой информационной системы с другими контролирующими органами
Профилактическая работа	Информирование физических лиц о последствиях нарушения таможенных правил
Техническая модернизация	Оснащение пунктов пропуска современным оборудованием для контроля

Реализация предложенных мер позволит создать современную систему таможенного контроля, основанную на четких критериях определения использования транспортных средств и эффективном межведомственном взаимодействии.

Модернизация системы таможенного контроля и декларирования направлена на достижение конкретных результатов, которые положительно скажутся на эффективности работы таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности.

Таблица 14 - Ожидаемые результаты совершенствования

Результат	Описание
Повышение эффективности	Сокращение времени оформления документов
Снижение правонарушений	Уменьшение случаев незаконного использования транспортных средств
Увеличение поступлений	Рост собираемости таможенных платежей
Улучшение контроля	Повышение качества проверки перемещаемых транспортных средств
Оптимизация процессов	Сокращение административных барьеров при декларировании

Внедрение предложенных изменений приведет к существенному повышению эффективности таможенного контроля, снижению правонарушений и увеличению таможенных поступлений при одновременном упрощении процедур для добросовестных участников ВЭД.

Для успешной реализации запланированных изменений необходимо следовать определенным рекомендациям, обеспечивающим поэтапное внедрение новых процедур и постоянный мониторинг их эффективности.

Таблица 15 - Рекомендации по внедрению изменений

Рекомендация	Содержание
Поэтапное внедрение	Внедрение изменений должно осуществляться постепенно с учетом имеющихся ресурсов
Обучение персонала	Проведение регулярных тренингов для сотрудников таможенных органов
Мониторинг результатов	Регулярный анализ эффективности внедренных изменений
Обратная связь	Учет замечаний и предложений от участников внешнеэкономической деятельности
Корректировка системы	Своевременное внесение изменений в систему контроля на основе анализа практики

Успешное внедрение изменений в систему таможенного контроля и декларирования возможно при условии строгого соблюдения рекомендаций по поэтапному внедрению, обучению персонала и регулярному анализу эффективности внедренных изменений с учетом обратной связи от участников ВЭД.

Таким образом, совершенствование системы таможенного декларирования и контроля легковых автомобилей требует комплексного подхода, включающего как организационные, так и технические меры, направленные на повышение эффективности работы таможенных органов и обеспечение соблюдения таможенного законодательства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе проведенного исследования особенностей таможенного декларирования и таможенного контроля легковых автомобилей, ввозимых физическими лицами на территорию РФ в условиях ЕАЭС, были достигнуты поставленные цели и решены все задачи.

В теоретической части работы были изучены ключевые аспекты таможенного декларирования и контроля легковых автомобилей. Установлено, что легковые автомобили классифицируются в товарной позиции 8703 ТН ВЭД ЕАЭС и имеют детальное разделение по характеристикам двигателя. Проанализированы особенности правового регулирования таможенных отношений, включая различные режимы перемещения товаров и транспортных средств.

Исследование порядка таможенного декларирования показало, что физические лица могут ввозить автомобили как для личного пользования, так и в коммерческих целях. Установлены основные способы ввоза автомобилей, порядок расчета таможенных платежей и необходимые документы для оформления. Особое внимание уделено особенностям временного ввоза транспортных средств и условиям их использования.

Анализ практики таможенного контроля выявил ключевые факторы, определяющие порядок перемещения автомобилей через границу:

- критерии отнесения транспортных средств к категории для личного пользования;

- количественные ограничения перемещения

- случаи освобождения от уплаты таможенных платежей

- порядок применения таможенных платежей

в ходе исследования были выявлены следующие проблемы:

- сложность определения предназначения автомобилей при перемещении

- риски использования физическими лицами транспортных средств в коммерческих целях

- необходимость совершенствования системы контроля за перемещением транспортных средств

для совершенствования таможенного декларирования и контроля предложены следующие меры:

- усиление контроля за целевым использованием временно ввезенных транспортных средств

- совершенствование системы идентификации автомобилей

- развитие информационных технологий в сфере таможенного контроля

- повышение эффективности работы таможенных органов в части контроля за перемещением транспортных средств

Проведенное исследование показало, что существующая система таможенного декларирования и контроля легковых автомобилей требует дальнейшего совершенствования с учетом развития внешнеэкономической деятельности и изменения пассажиропотока через таможенную границу РФ.

Таким образом, поставленные в работе задачи решены в полном объеме, что позволило всесторонне изучить особенности таможенного декларирования и контроля легковых автомобилей, ввозимых физическими лицами на территорию РФ в условиях ЕАЭС.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. Договор о таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017. Ратифицирован ФЗ от 14.11.2017 № 317-ФЗ «О ратификации договора о Таможенном кодексе ЕАЭС» // Официальный сайт Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http:// www.eaeunion.org/](http://www.eaeunion.org/). - 18.02.2025

2 Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации» от 27.11.2010 N 311-ФЗ URL: http://www.consultant.ru /document/cons_doc_LAW_107181/. - 18.02.2025

3 Федеральный закон от 08.12.2003 N 164-ФЗ (ред. от 28.11.2024) «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» // Собрание законодательства РФ, 15.12.2003, № 50, ст. 4850.

4 Единый таможенный тариф Евразийского экономического союза, Режим доступа: URL:http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133133/22ad39bb36d3b8a63d493b0be82dc7170c9f82f6/. - 18.02.2025

5 О Евразийском экономическом союзе: договор от 29.05.2014. Режим доступа: URL: <http://www.eurasian commission.org>. - 18.02.2025.

6 О правилах определения происхождения товаров из развивающихся и наименее развитых стран: соглашение Правительств Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан от 12.12.2008 // Бюлл. междунар. договоров. 2011. № 5 (май). Утратили силу с 16.01.2019 в связи с введением в действие Правил определения происхождения товаров из развивающихся и наименее развитых стран, принятых Решением Совета ЕЭК от 14.06.2024 № 60.

7 О правилах определения происхождения товаров из развивающихся и наименее развитых стран: соглашение Правительств Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан от 12.12.2008 // Бюлл. междунар. договоров. 2011. № 5 (май);

8 О присоединении Кыргызской Республики к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014: договор от 23.12.2014 // СЗ РФ. 2015. № 38. Ст. 5213;

9 О присоединении Республики Армении к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014: договор от 10.10.2014 // СЗ РФ. 2015. № 8. Ст. 1107.

10 О Правилах определения страны происхождения товаров в Содружестве Независимых Государств: соглашение Правительств государств - участников стран СНГ от 20.11.2009 // СЗ РФ. 2011. № 34. Ст. 4950.

11 О Правилах определения страны происхождения товаров в Содружестве Независимых Государств: соглашение Правительств государств участников стран СНГ от 20.11.2009 // СЗ РФ. 2011. № 34. Ст. 4950; О применении Договора о зоне свободной торговли от 18 октября 2011 года между его Сторонами и Республикой Узбекистан: протокол от 31.05.2013. URL: <http://base.garant.ru/70418264/>; О зоне свободной торговли государств участников Содружества Независимых Государств: договор от 18.10.2011 // СЗ РФ. 2012. № 40. Ст. 5340. (дата обращения: 18.02.2025)

12 О применении ставок ввозных таможенных пошлин Единого таможенного тарифа Таможенного союза: приказ ФТС России от 02.08.2012 № 1560 // Таможенные ведомости. 2012. № 10 (октябрь).

13 Абрамов, А. С. Разработка концепции выявления и оценки рисков как инструмента повышения эффективности электронного декларирования таможенного транзита / А. С. Абрамов, А. А. Дмитриев // Управленческое консультирование. – 2024. – № 9. – С. 100-108

14 Андреева, Е. И. Перспективы таможенного декларирования и таможенного контроля товаров с использованием облачных технологий / Е. И. Андреева, А. Н. Караулова, В. А. Катунин // Вестн. экон. интеграции. – 2014. – № 10. – С. 35-42.

15 Басенко, А. М. Организация и развитие электронного таможенного декларирования : учеб. пособие / А. М. Басенко, П. В. Таранов, Л. Н. Рощина ; Ро-

стов. гос. экон. ун-т. – Ростов н/Д. : РГЭ, 2016. – 186 с. : ил., табл. – Библиогр.: 47 назв.

16 Белоусова, Т. И. Проблематика электронного декларирования товаров, перемещаемых физическими лицами для личного пользования в условиях роста международных пассажиропотоков / Т. И. Белоусова, Е. И. Антонова, А. В. Богачев // Вопр. экономики и права. – 2024. – № 7. – С. 86-91.

17 Дробот, Е. В. Совершенствование электронного декларирования в таможенных органах Российской Федерации / Е. В. Дробот, Е. А. Коновалова // Экон. отношения. – 2017. – Т. 7, № 2. – С. 143-158.

18 Кед, А. П. Электронное таможенное декларирование (ЭД-2) / А. П. Кед, Л. Л. Личева // Экономика и управление в XXI веке: тенденции развития : сб. материалов XVII Междунар. конф. – Новосибирск, 2014. – С. 133-139.

19 Лобахин, Д. В. Технология электронного декларирования: проблемы и перспективы применения // Экон. отношения. – 2013. – Т. 3, № 2. – С. 51-55.

20 Малышенко, Ю. В. Правовые основы, принципы и схемы электронного декларирования : монография / Ю. В. Малышенко ; Федер. тамож. служба, Рос. тамож. акад., Владивосток. фил. – Владивосток : Владивостокский филиал Российской таможенной академии, 2012. – 233 с. :

21 Мешечкина, Р. П. Направления совершенствования таможенного декларирования товаров, перемещаемых физическими лицами через таможенную границу евразийского экономического союза / Р. П. Мешечкина, А. Ю. Антонов // Фундамент. исслед. – 2016. – № 2, ч. 2. – С. 397-401.

22 Петрова, З. А. Исторические аспекты развития электронного декларирования в России / З. А. Петрова, Я. И. Шингарова // Исследование проблем повышения устойчивости, инновационности и конкурентоспособности экономики региона в условиях нестабильной внешней среды : сб. науч. тр. Курган. гос. ун-та. – Курган, 2016. – С. 71-73.

23 Пилипчук, В. В. Некоторые аспекты применения процессного подхода в деятельности таможенных органов Дальневосточного региона // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2013. – № 2. – С. 39-45

24 Правовое регулирование таможенного декларирования в электронной форме в Российской Федерации : монография / Н. М. Кожуханов, Н. Е. Максимова, С. С. Трунин, А. Н. Яцушко. – М. : Изд-во Российской таможенной академии, 2015. – 132 с.

25 Тощёв, А. С. Электронное декларирование как инновация в таможенном деле / А.С. Тощёв // Аллея науки. – 2024. – Т. 8, № 11. – С. 586-589.

26 Черкашина, Е. В. Особенности электронного декларирования / Е.В. Черкашина // Там же. – 2017. – Т. 3, № 16. – С. 445-448.

27 Шувалова, Н. В. Совершенствование механизма оказания услуг в системе электронного декларирования в таможенной сфере : [монография] / Н. В. Шувалова. – М. : Проспект, 2017. – 189 с.