НОУ ВПО «РОССИЙСКИЙ НОВЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
ЮРИДИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

Кафедра правового регулирования внешнеэкономической деятельности (ВЭД) и таможенного дела

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему:

«Практика применения таможенных платежей к легковым автомобилям, ввозимым в Российскую Федерацию физическими лицами**»**

студента 6 курса
юридического факультета
заочной формы обучения
Цетенко Антона Олеговича
Специальность: «Таможенное дело»
Специализация: таможенные платежи
и валютное регулирование

Научный руководитель
ст. преподаватель. Бурляева Л.А.

Допустить к защите _____
Зав. кафедрой правового
регулирования внешнеэкономической
деятельности (ВЭД) и таможенного дела
Сидоров В.Н.
«____»_____2015 г.

Москва

2015

Содержание

Введение……..…….……3
Глава 1. Правовой статус участников отношений по установлению ввозных таможенных пошлин
1.1. Правовой статус таможенного органа, его территориальной единицы…….……...…6
1.2. Правовой статус физического лица, осуществляющего ввоз легкового транспортного средства…….…….……10
1.3.Применение мер таможенного контроля в отношении транспортных средств, перемещаемых физическими лицами…….…..11
Глава 2. Таможенные пошлины, уплачиваемые при ввозе легкового автомобиля физическим лицом
2.1.Правовая база таможенно - тарифного регулирования Евразийского Экономического союза……..…18
2.2. Таможенные пошлины, уплачиваемые при ввозе легкового автомобиля физическим лицом…….....……...…23
2.3. Предоставление льгот и преференций при уплате таможенных платежей…….……29
Глава 3. Практика применения таможенных платежей
3.1. Практика применения таможенных платежей в отношении автомобилей, возимых физическими лицами для личного потребления…….....41
3.2. Меры тарифного и нетарифного регулирования применительно к автомобильному рынку в рамках функционирования Таможенного союза, Евразийского Экономического союза……...……..…49
Заключение…….....……...…61
Список использованных источников……...…….……63

ВВЕДЕНИЕ

После прекращения существования СССР на мировой геополитической карте отчетливо выступили государственные границы пятнадцати вновь образованных независимых государств, граждане которых получили право беспрепятственно в сопровождении своих личных вещей и (или) транспортных средств покидать любую страну и въезжать в свою страну обратно, преследуя частные, туристические, деловые, образовательные, культурные и какие угодно иные цели поездок, в порядке, установленном национальными законодательными актами о таможенном деле. "Проницаемость" пространственных пределов государственных территорий и, как следствие, трансграничная мобильность[1] тем более усиливаются для постсоветских стран ввиду "унаследованной" от СССР включенности в международные соглашения о стандартизации правил дорожного движения, об унификации дорожных знаков и сигналов. В частности, государства - члены Конвенции о дорожном движении 1968 года[2] (всего более 80 стран), включая Россию, Беларусь, Украину, Молдову, Казахстан и иные в прошлом советские республики, признают действительными на своей территории национальные водительские удостоверения, выпущенные всеми сторонами международного договора, при условии их соответствия единым требованиям, а также выданные каждой из стран - участниц договора международные водительские удостоверения (в форму которых были внесены существенные изменения поправками от 28 сентября 2004 года).[3]

---

[1] По данным Федеральной службы государственной статистики (http://www.gks.ru/), количество выездов россиян за границу автомобильным транспортом с января по сентябрь 2012 года достигло 13,7 млн., что составляет 37% от общего числа поездок всеми видами транспорта. Иностранные граждане за тот же период совершили 21,7 млн. поездок в Россию, из них 9,3 млн. - на автомобильном транспорте, то есть около 42%.

[2] Конвенция о дорожном движении (заключена в г. Вене 8 ноября 1968 года) // На русском языке документ официально опубликован не был. СПС "КонсультантПлюс".

[3] В России в целях приведения международного водительского удостоверения в соответствие с требованиями поправок к Конвенции о дорожном движении от 8 ноября 1968 года, вступивших в силу 28 марта 2006 года, была введена новая форма международного водительского удостоверения Приказом МВД РФ от 18 апреля 2011 года N 206 "О введении в действие международного водительского удостоверения" // Российская газета. 20.05.2011. N 107.

Вступление в силу с 6 июля 2010 года Таможенного кодекса Таможенного союза[4] (далее - ТК ТС) привело к объединению отдельных таможенных территорий Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан в единую таможенную территорию Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС и установлению на этой территории наднационального регулирования таможенных отношений. Вопросы, не нашедшие отражения в ТК ТС, регулируются международными договорами государств - членов Таможенного союза и решениями Евразийской экономической комиссии (до 1 февраля 2012 года - Комиссии Таможенного союза) о перемещении через таможенную границу Таможенного союза товаров, в том числе, легковых автомобилей физическими лицами. Кроме того, при "пробельности" таможенного законодательства Таможенного союза соответствующие отношения могут регулироваться внутренними актами законодательства государств - членов Таможенного союза о таможенном деле до установления наднациональных правил.

Актуальность темы дипломной работы состоит в том, что в современных условиях возникает очень много вопросов применения норм законодательных актов к таможенным операциям и таможенному контролю товаров и транспортных средств, перемещенных физическими лицами через Таможенную границу Таможенного союза.

Предметом исследования являются правовые нормы, содержащиеся в законодательных актах и их применение при регулировании отношений вытекающих. из таможенных операций, предшествующих подаче таможенной декларации.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие в связи с таможенными операциями из таможенных операций, предшествующих подаче таможенной декларации В соответствии с Таможенным кодексом Таможенного союза товары, перемещаемые через

---

[4] Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 года N 17) // Собрание законодательства РФ. 2010. N 50. Статья 6615.

таможенную границу, подлежат таможенному контролю в порядке, установленном таможенным законодательством ТС и законодательством государств - членов ТС.

Цель данной дипломной работы заключается в исследовании публично-правовых отношений, возникающих в рамках перемещения физическими лицами товаров и транспортных средств через Таможенную границу Таможенного союза.

Методологической основой дипломной работы является общенаучный диалектический метод познания, позволяющий рассматривать отношения вытекающие из перемещения физическими лицами товаров и транспортных средств через Таможенную границу Таможенного союза как динамическую категорию, зависящую от различных условий. Также в работе были использованы методы анализа, синтеза, аналогии и обобщения, сравнительно-правовой и формально-логический методы.

Нормативной правовой основой исследования являются: Правовые акты Таможенного союза, Федеральные законы Российской Федерации, подзаконные акты, нормативные акты министерств и ведомств.

Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников и литературы.

ГЛАВА 1. ПОРЯДОК ТАМОЖЕННОГО ОФОРМЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ФИЗИЧЕСКИМИ ЛИЦАМИ ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ ЕАЭС

1.1.Понятие и порядок таможенного оформления товаров и транспортных средств

Все, перемещаемые через таможенную границу ЕАЭС, товары и транспортные средства, подлежат таможенному оформлению путем подачи в таможенный орган таможенной декларации.

Таможенное оформление означает совершение набора определенных действий в отношении товара, направленных на его выпуск в свободное обращение в соответствии с заявленной процедурой. Начинается таможенное оформление с момента пересечения таможенной границы для ввозимых товаров, и подачи таможенной декларации для вывозимых с таможенной территории товаров.

Формально момент начала таможенного оформления определяется следующим образом:

- при ввозе товаров – оформление начинается в момент представления таможенному органу предварительной таможенной декларации. Также предоставляться могут документы, предоставляемые по прибытии товара на таможенную территорию;

- при вывозе товаров - в момент представления таможенной декларации;

- устного заявления либо совершения иных действий, свидетельствующих о намерении лица осуществить таможенное оформление.

Далее определимся с моментом окончания таможенного оформления. Оформление товара заканчивается совершением таможенных операций

направленных на выпуск товара. Также оформление заканчивается при окончании действия таможенной процедуры и т.п.

Во всех правовых актов моментом окончания оформления считается выпуск товаров, поскольку именно в этот момент перестают действовать запреты и ограничения по пользованию и распоряжению товарами. Однако это касается только тех таможенных процедур, которые заканчивают своё действие с моментом выпуска, например экспорт и выпуск для внутреннего потребления. Действие оформления при такой процедуре как таможенный склад завершится когда закончится хранение товара на складе.

Срок таможенного оформления товаров включает в себя:

- срок применения такой таможенной процедуры как временное хранение товара;

- срок действия таможенной процедуры таможенного транзита, если она необходима;

- срок выпуска товаров и транспортных средств;

- срок действия самой заявленной таможенной процедуры (в случае применения к ввезенным товарам таможенной процедуры, не предусматривающего их выпуска для свободного обращения, в отношении вывезенных товаров - таможенной процедуры, не предусматривающего их обратный ввоз).

Общих сроков на каждый из вышеперечисленных пунктов нет, действие каждого этапа индивидуально зависит от вида и обстоятельств перемещения товара. Таможенным кодексом ТС установлены лишь предельные сроки, в которые должны укладываться совершаемые таможенные операции.

В том случае, если при таможенном оформлении предоставляются документы на иностранном языке, должностное лицо таможенного органа вправе потребовать предоставления перевода на русский язык[5].

---

[5] п.5 ст.176 Таможенного кодекса Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 № 17) (ред. от 10.10.2014)

При этом законодательно установлено, что никакие другие требования, кроме установленных законодательно не могут применяться в отношении ввозимых или вывозимых товаров, в том числе применяемые меры ограничения ограничивают перемещение лишь в минимально необходимом количестве.

Таможенное оформление товаров и транспортных средств осуществляется в местах нахождения таможенных органов, либо других зонах таможенного контроля. По мотивированному запросу товары могут быть расположены в иных зонах таможенного контроля. Чаще это происходит если ввозится товар, требующий особых условий хранения. В таком случае при разрешении таможенного органа получатель или отправитель располагает товар у себя за складе.

При этом таможенные органы не должны препятствовать совершению таможенных операций в местах нахождения товаров и транспортных средств, если это не снижает эффективность таможенного контроля.

Для совершения любой таможенной операции с товаром, находящимся вне территории места нахождения таможенного органа, необходимо получить письменное разрешение начальника таможенного органа. Разрешение требуется не только при таможенном транзите или временном хранении, но и для отбора проб и образцов и для совершения таможенных операций по осмотру и т.д. при этом разрешение может выдаваться в письменном виде, либо, что чаще всего и происходит, таможенным органом не принимается решение об отказе в выдаче разрешения.

Если требуется письменное разрешение оно должно быть выдано сразу же после удостоверения сотрудниками таможенных органов в не нарушении правил расположения и распоряжения товарами. Также проверяется таможенная декларация. Отсюда следует, что разрешение должно быть выдано не позднее трех дней с момента обращения заинтересованного лица в таможенный орган.

Документы, предоставляемые при таможенном оформлении товаров и транспортных средств, подразделяются на:

- перевозка (транспортировка) документ - груз, счет-фактура или другой документ, подтверждающий наличие и содержание договора грузовых перевозок и сопутствующих товаров и транспортных средств в международных перевозках;

- соглашение или таможенного счета-фактуры (счета), отгрузочные и упаковочные листы и другие документы, используются в соответствии с международными договорами Российской Федерации, законодательством Российской Федерации или обычаями делового оборота в сфере коммерческой реализации и другие мероприятия на свежем воздухе, в соответствии с законом, стороны - - торговых документов продаж используется для подтверждения операций, связанных с перемещением товаров через таможенную границу;

- таможенные документы - документы, подготовленные исключительно для таможенных целей. Из них особое место занимает таможенную декларацию - документ установленной формы, который должен включать информацию, необходимую для представления в таможенный орган в соответствии с ТК ТС.

1.2.Перемещение транспортных средств физическими лицами через границу ЕАЭС

Таможенное оформление производится в порядке, определяемом Таможенным Кодексом ТС и принимаемыми в соответствии с ним иными правовыми актами Российской Федерации и правовыми актами федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области таможенного

дела.

Прежде всего, необходимо уточнить понятие автомобилей в диссертации включает в себя легковые и прочие моторные транспортные средства, предназначенные прежде всего для перевозки пассажиров классифицируются в товарной позиции 8703 номенклатуры товаров внешней торговли одного Евразийского экономического союза (далее - ЕТН ВЭД ЕАЭС); квадроциклы, снегоходы и иные легковые транспортные средства, классифицируемые в товарной позиции 8703 ЕТН ВЭД ЕАЭС, не предназначенные для движения по дорогам общего пользования; мотоциклы, мопеды, мотороллеры, классифицируемые в товарной позиции 8711 ЕТН ВЭД ЕАЭС; моторные транспортные средства для перевозки не более 12 человек, включая водителя, классифицируемые в товарной позиции 8702 ЕТН ВЭД ЕАЭС, моторные транспортные средства для перевозки грузов с массой до 5 тонн, классифицируемые в товарных позициях 8704 21 и 8704 31.

14.08.2014 года было подписано Соглашение о введении единых форм паспорта транспортного средства (паспорта шасси транспортного средства) и паспорта самоходной машины и других видов техники и организации систем электронных паспортов. При этом ЕЭК еще не разработан детальный механизм применения Единой формы ПТС. В новом ПТС найдет отражение введение Россией утилизационного сбора с 1 сентября 2012 года[6]. Там должна появиться графа, куда будут ставить отметку об уплате утилизационного сбора, так как, согласно постановлению российского правительства, без этой отметки ПТС не выдают, и машину нельзя поставить на учет.

На сегодняшний день паспорта Беларуси и Казахстана в соответствии с их заявками обеспечиваются уполномоченным органом России посредством необходимого количества российских бланков.

Приказом ФТС РФ от 17.07.2014г. №1372 «Об установлении

---

[6]Постановление Правительства Российской Федерации от 30.08.2012 (ред. от 26.12.2013) N 870 "Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств"

компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении подакцизных и других определенных товаров, перемещаемых физическими лицами для личного пользования» называется таможенные органы, компетентные осуществлять таможенные операции в отношении товаров, которые, в ссоответствии с порядком, установленным паспортом шасси транспортных средств транспортных ссредств и ссамоходных машин и паспортов, которые перемещаются через таможенную границу РФ российскими физическими лицами для личного пользования.

1.3.Применение мер таможенного контроля в отношении транспортных средств, перемещаемых физическими лицами

П.2 ст. 174 ТК ТС установлено, что таможенное оформление может быть завершено только после осуществления санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного, ветеринарного и других видов государственного контроля ввоза товаров на таможенную территорию ТС или их вывоза с этой территории, если товары подлежат такому контролю.

Контроль, являясь самостоятельной функцией управления, не поглощает другие функции, а взаимопроникает в них, оказывая активное воздействие на эффективность их использования. Например, связь контроля с функцией планирования выражается не только в проверке исполнения принятых решений и реализации планов.

С точки зрения ученых, изучающих проблемы административного права – контроль является методом или способом правоохранительной деятельности, который включает в себя три элемента:

- проверку фактического выполнения закона, иного нормативного или индивидуального предписания, распоряжения, задания, норматива и т. д.

- всей деятельности подконтрольных субъектов: при этом особенность контроля состоит в том, что проверка ведется не только с точки зрения

законности, но и с точки зрения целесообразности проверяемых решений и действий;

- проверку средств и путей исполнения закона, других правовых актов и предписаний – поручений, заданий и т. д.;

- принятие конкретных законных мер при исполнении процедуры контроля для всеобъемлющей и точной оценки, направления положения, устранения выявленных недостатков, наказания, поощрения и т.д.

Лимская декларация руководящих принципов контроля была принята на девятом Конгрессе Международной организации высших контрольных органов (INTOSAI)[7]. В декларации подчеркивается, что контроль – не самодостаточная и самостоятельная цель, а обязательная часть систем регулирования, призванная определять отклонения от принятых в международном экономическом сообществе стандартов и нарушения самих принципов законности, эффективного управления и рачительной экономии материальных ресурсов на наиболее ранней стадии для того, чтобы присутствовала возможность гибкого и своевременного принятия корректирующих средств, механизмов и мер, а в некоторых случаях, чтобы привлекать виновных к определенной законодательством ответственности, получать компенсирующие выплаты за причиненный государству ущерб, быстро осуществлять конкретные мероприятия для предотвращения и сокращения подобных нарушений в будущем.

Если учесть, что таможенный контроль является частью государственного контроля, то целью первого можно считать проверку соответствия поведения и деятельности подконтрольных субъектов предписаниям таможенных правовых норм. Поэтому не случайно дефиниция

[7]Лимская декларация руководящих принципов контроля. Принята IX. Конгрессом Международной организации высших органов. финансового контроля (ИНТОСАИ) в г. Лиме (Республика Перу) в 1977 году // Официальный сайт Счетной Палаты РФ. Режим доступа: http://www.ach.gov.ru/ru/international/limskay/

«таможенный контроль» включено в главу II Генерального приложения к Киотской конвенции, которая называется «Определение понятий».[8]

1. Согласно определению E.7/F.3 таможенный контроль – это широкая совокупность мер, которые осуществляются таможенными органами для цели – обеспечить соблюдение таможенного законодательства. Аналогично была сформулирована дефиниция таможенного контроля в Таможенном кодексе РФ

2. Нумерация определений полностью соответствует порядковому номеру в алфавитной последовательности на французском и английском языках (два официальных языка Всемирной таможенной организации). Определение E.7/F.3 соответствует 7-му в англоязычном варианте (E.7) и 3-му – в варианте на французском (F.3).

Подобное довольно подробное, и в тоже время ясное определение «таможенного контроля» в целом упорядочивает функции государственных таможенных (и не только) органов и подвигает к концентрации усилий таможни на выполнение определенных функций, которые могут осуществляться только ими и отнесены к их исключительной компетенции в соответствии с законодательством.

Принимая во внимание действующее законодательство и данные в научной литературе в целом управления на основе контроля и таможенного оформления в частности по-прежнему базируется на принципах, которые выражают сущность таможенного контроля и его основных свойств и характеристик.

Принципы таможенного контроля - выраженные в законе, начиная основные принципы, идея определения смысла и содержания государственной политики в области правового регулирования таможенного контроля, основания и порядок методов. В связи с вышесказанным отметим,

[8] Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Заключена в Киото 18.05.1973) (в ред. Протокола от 26.06.1999) // СПС «Консультант Плюс», 2013 г.

что таможенный контроль осуществляется на основе общих и специальных принципов.

Важную роль при реализации мер таможенного контроля занимает применение технических средств таможенного контроля. На территории Российской Федерации порядок применения технических средств таможенного контроля (далее – ТСТК) утвержден Приказом Федеральной таможенной службы от 20 декабря 2010 г. № 2509 (ред. от 16.05.2014г.) «Об утверждении перечня и порядка применения технических средств таможенного контроля в таможенных органах Российской Федерации». Применение ТСТК осуществляется для ускорения проведения таможенного контроля, повышения его оптимизации и эффективности в целях получения информации о товарах, транспортных средствах. Особенно актуально это в условиях развития таможенного администрирования, когда на все таможенное оформление товара будет отводиться не более 2 часов. За этот короткий промежуток времени необходимо не только проверить документы и сведения, предоставленные вместе с товаром, но, и в случае необходимости применить одну или несколько форм таможенного контроля (например, таможенный досмотр)[9].

Для использования в проведении таможенного контроля позволило удовлетворения нормативных и эксплуатационных документов, полностью оборудованная, в том числе эксплуатационной документации, на учете () или Сертифицированный (сертифицировано) в соответствии с законодательством Российской Федерации.

ТСТК используется в местах таможенных органов в работе этих органов, а также зон таможенного контроля, установленных в соответствии с требованиями статьи 97 Таможенного кодекса Таможенного союза и другие

[9]Холостякова Е.А. Совершенствование таможенного обслуживания транспортно-грузового потока // Таможенное взаимодействие, экономические связи и правовое регулирование в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Таможенном союзе: сборник материалов международной научной конференции. – Владивосток: РИО ВФРТА, 2012. С. 148-152

места, находя, что таможенники связанные с осуществлением ими своих функций.

ЦТК запрос сделанный в соответствии с эксплуатационной документацией. ТСТК может быть использован в случае таможенных форм следующих экзаменов, предусмотренного в статье 110 Таможенного кодекса Таможенного союза[10]:

1. проверка документов и информации;

2. устный экзамен;

3. таможенным контролем;

4. Таможенный осмотр;

5. Таможенный досмотр;

6. контроль маркировки товаров специальными марками, наличия опознавательных знаков;

7. таможенный осмотр помещений и территорий;

Наиболее активно на сегодняшний день применяются следующие технические средства таможенного контроля, в том числе при осуществлении контроля транспортных средств, перемещаемых физическими лицами:

- видеосистема «Взгляд», предназначенная для обнаружения контрабанды в труднодоступных местах(может использоваться при осмотре скрытых полостей автомобиля);

- полужесткий видеоскоп «Крот», используемый для исследования бака автомобиля, его полостей и дверей и не только;

- радиотехнический аппарат «Зонд-М», применяемый для обнаружения контрабанды в однородных грузах (песок, щебенка, глина и т.п.) перевозимых автомобильным транспортом(обнаружит при неоднородности груза);

[10]Статья 8 Приказа Федеральной таможенной службы от 21 декабря 2010 г. № 2509 (ред. от 15.05.2014г.) «Об утверждении перечня и порядка применения технических средств таможенного контроля в таможенных органах Российской Федерации»

- инспекционно-досмотровый комплекс, предназначенный для рентгеновского действия по обнаружению контрабанды в автомобилях(самый эффекривный);

- система считывания и распознавания номерных знаков автотранспортных средств, разработанная компанией «Оптима». На всех пропускных пунктах В последнее время таможенные органы стремятся максимально исключить возможность контрабанды за счет использования для ее выявления специальной техники, наиболее эффективными из которой являются инспекционно-досмотровые комплексы (ИДК).

Инспекционно-досмотровые комплексы предназначены для интроскопии крупногабаритных объектов таможенного контроля, отличающихся значительными размерами, весом, составом конструкционных материалов, повышенной плотностью загрузки различными видами перевозимых в них товаров.

Применение таких комплексов позволяет значительно эффективнее бороться с организованной контрабандой, поскольку дает возможность за 3-5 мин. получить изображение перевозимых товаров и сопоставить их с характеристиками, присущими указанному виду товара, обнаружить в транспортных средствах предметы, запрещенные к перевозке, оценить правомерное количество декларируемого товара.

Таможенный контроль товаров и транспортных средств, в соответствии со ст. ТС 116 ТС является формой таможенного контроля.

В соответствии с частью. 1, с. 116 досмотр представляет собой действие должностных лиц таможенных органов, связанных с вскрытием упаковки продукции или грузового отсека транспортного средства либо емкостей, контейнеров и других мест, где являются или могут являться нарушения имущества, наложенные на них таможенных пломб или иные средств идентификации, удаление, перемещение или нарушения целостности изучаемых объектов и их частей иными способами.

По словам статьи принятие уполномоченным агентом таможенного

органа решения таможенного досмотра, уведомляет декларанта или иное лицо, имеющее контроль над транспортным средством, если оно известно. По правилам статьи 116 таможенный контроль в отсутствие декларанта или других лиц, которые имеют полномочия в отношении товаров и транспортных средств, а также их представителей могут, с участием двух понятых, и только в случаях, предусмотренных п. 5, ст. 116 ТК ТС произвести таможенный досмотр. Таможенный досмотр должен быть составлен в 2 (двух) экземплярах.

Компетенцией по совершению таможенных операций с транспортными средствами обладают не все таможенные органы, а лишь указанные в Приказе ФТС РФ от 17.07.2014г. №1372.В целом необходимо отметить, что перемещение транспортных средств связано с различными особенностями и может рассматриваться в двух аспектах – как товар, и как международное транспортное средство, осуществляющее международную перевозку. На данный момент порядок декларирования транспортных средств на высоком уровне урегулирован как таможенным, так и российским законодательством. Также необходимо отметить, что при перемещении транспортного средства физическим лицом также применяется отличный от общего, порядок таможенного оформления, в данном случае применяется упрощенный порядок. При этом в отношении перемещаемых транспортных средств могут применяться следующие формы таможенного контроля проверка документов и сведений, таможенные осмотр и досмотр, а также таможенное наблюдение. Также могут использоваться технические средства таможенного контроля, которые повышают эффективности реализации мер таможенного контроля.

ГЛАВА 2. АНАЛИЗ ОСОБЕННОСТЕЙ ВЗИМАНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ В ОТНОШЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ФИЗИЧЕСКИМИ ЛИЦАМИ

2.1. Анализ практических аспектов классификации транспортных средств в соответствии с ЕТН ВЭД ЕАЭС в процессе таможенного декларирования

Легковые автомобили и другие моторные транспортные средства, классифицируемые в товарных позициях 8702 - 8704 единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС), ввезенные на территорию Республики Армения из третьих стран и помещенные после подписания Договора под таможенный режим ввоза для свободного обращения или таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, в отношении которых таможенные пошлины уплачены по ставкам, отличающимся от установленных Единым таможенным тарифом Евразийского экономического союза (ЕТТ ЕАЭС) в отношении легковых автомобилей и других моторных транспортных средств, товарных позициях 8702 - 8704 ТН ВЭД ЕАЭС, в Республике Беларусь, Казахстан и Российской Федерации признаются иностранными товарами:

до уплаты таможенных пошлин в размере разницы уплаченных сумм таможенных пошлин и сумм таможенных пошлин, подлежащих уплате по ставкам, установленным ЕТТ ЕАЭС в отношении легковых автомобилей и прочих транспортных средств, классифицируемых в товарных позициях 8702 - 8704 ТН ВЭД ЕАЭС;

до истечения 3 лет после начала применения Республикой Армения ставок, установленных ЕТТ ЕАЭС в отношении легковых автомобилей и других моторных транспортных средств в товарных позициях 8702 - 8704.

Согласно Пояснениям к единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС), в группу «Средства наземного транспорта, кроме

железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности» включаются:

(1) Тракторы (8701).

(2) Моторные транспортные средства для перевозки людей (товарная позиция 8702 или 8703) или товары (товарная позиция 8704) или транспортные средства специального назначения (товарная позиция 8705).

(3) ссамоходные транспортные ссредства, не оборудованные подъемными или погрузочными устройствами используемые на заводах, складах, в портах или аэропортах для перевозки грузов на короткие расстояния, а также тракторов используются на платформах железнодорожных станций (8709).

(4) боевые и бронированные машины с моторным приводом (8710).

(5) Мотоциклы и коляски к ним; велосипеды и коляски для людей, которые не могут ходить, с или без моторизованных (заголовков 8711 на 8713).

(6) коляски (8715).

(7) прицепы и полуприцепы и прочие моторные транспортные средства, т.е. автомобилей буксироваться другим транспортным средством, вручную или с помощью лошади стержня (товарная позиция 8716).

Классификация моторных транспортных средств не зависит от операций, которые осуществляются после сборки всех частей в укомплектованное транспортное средство, : крепление идентификационного номера транспортного средства, заправка тормозной системы и удаление воздуха из системы тормозов, заправка системы гидроусилителя руля (усилители рулевого управления) и систем охлаждения, кондиционера воздуха, регулировка фар, регулировка геометрии колес (выравнивание) и регулировка тормозных механизмов. Это означает классификацию согласно Правилу 2 (а) Основных правил интерпретации.

(абзац введен рекомендацией Коллегии Евразийской экономической комиссии от 05.11.2013 N 16)

Эта группа также включает в себя судна на воздушной подушке, предназначенное для движения по суше или по суше и воде, или некоторой поверхности воды (водно-болотных угодий и т.д.) (см. Примечание 5 раздела XVII).

Неполное или неоконченное корабль будет собран или разобран, классифицируется как полная или готовые соответствия транспортного средства при условии, что по сути, имеет характер последнего (смотрите статью 2 () Интерпретация основные правила). что например:

() Для моторных транспортных средств, которые еще не установлены колеса, покрышки, аккумуляторы.

(В) транспортного средства, не оснащенный двигателем или внутреннего оборудования.

(В) велосипедные седла на двух колесах без шин.

Эта группа также включает в себя части и принадлежности, которые определены как части, пригодные для использования исключительно или главным образом с транспортных средств, включенных в него, с учетом положений примечаний к статье XVII (см. Общие положения данного раздела).

Следует отметить, что транспортные средства-амфибии рассматриваются автомашинами в этой группе. Тем не менее, самолет, специально разработана таким образом, что они также могут быть использованы в качестве дорожных транспортных средств, классифицируются как самолета (положение 8802).

Эта группа также включает:

(А) Транспортные средства и их детали, макеты, предназначенные для демонстрационных целей, непригодны для использования в других целях (товарная позиция 9023);

(В) игрушки на колесах для катания детей, а также детских велосипедов (9503) (для детских двухколесных велосипедов);

(C) Зимние виды спорта оборудование, такое как сани бобслея, саней и подобных аппаратов (товарная позиция 9506);

(G) транспортные средства, используемые на карусели или на других конструкциях (товарная позиция 9508).[11]

Рассмотрим конкретный пример относительно расчета ставки ввозной таможенной пошлины.

К примеру, российское физическое лицо намерено ввезти в Российскую Федерацию автомобиль-цистерну с дизельным двигателем, с полной массой транспортного средства 11 тонн, 2010 года выпуска (апрель).

Автомобиль-цистерна с дизельным двигателем, с полной массой транспортного средства 11 тонн, 2010 года выпуска (апрель) будет классифицироваться в товарную подсубпозицию 8704 22 990 7 ТН ВЭД (т.е. автомобиль, бывший в эксплуатации, с момента выпуска которого прошло менее пяти лет). В отношении данного товара в соответствии с Единым таможенным тарифом Евразийского экономического союза применяется ставка ввозной таможенной пошлины в размере 10% от его таможенной стоимости. Этот вывод сделан на основании следующего: Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 17.07.2012 N 54 утверждены единая Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (далее - ТН ВЭД ЕАЭС) и Единый таможенный тариф Евразийского экономического союза.

Согласно Пояснениям к единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС), утвержденным Рекомендациями Коллегии Евразийской экономической комиссии от 13.03.2013 N 4 (ред. от 18.12.2013) (том V разд. XVI - XXI группы 85 - 97), в товарную позицию 8704 включаются в том числе автомобили-цистерны (независимо от того, оборудованы они насосами или нет).

---

[11] "Пояснения к единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС)" (ред. от 02.12.2014) (Том V. Разделы XVI - XXI. Группы 85 - 97)

Согласно дополнительным примечаниям к группе 87 в товарных позициях 8701, 8702, 8703, 8704, 8705 и 8716 термин "бывшие в эксплуатации" применяется к транспортным средствам, с момента выпуска которых прошло три года или более, независимо от величины пробега автотранспортного средства.

Ввиду того что с момента выпуска данного транспортного средства прошло четыре года, данный автомобиль рассматривается как бывший в эксплуатации.

Таким образом, автомобиль-цистерна с дизельным двигателем, с полной массой транспортного средства 11 тонн, 2010 года выпуска (апрель) будет классифицироваться в товарную подсубпозицию 8704 22 990 7 ТН ВЭД (т.е. автомобиль, бывший в эксплуатации, с момента выпуска которого прошло менее пяти лет). В отношении данного товара в соответствии с Единым таможенным тарифом Евразийского экономического союза применяется ставка ввозной таможенной пошлины в размере 10% от его таможенной стоимости.

2.2. Взимание таможенных платежей в процессе декларирования транспортных средств, перемещаемых физическими лицами

Интеграция в рамках Таможенного союза и вступление России в ВТО оказали влияние на порядок взаимодействия декларантов - физических лиц и таможни в части таможенного оформления, обложения и контроля. В статье рассматриваются основные проблемы упрощенного таможенного процесса: применение оценочных категорий и их толкование, определение таможенной стоимости товаров, исчисление таможенных платежей, проблемы взимания утилизационного сбора и соблюдения мер технического регулирования.

Транспортные средства для личного пользования, перемещаемые любым способом, подлежат таможенному декларированию в письменной

форме с применением пассажирской таможенной декларации, образец которой и правила заполнения которой утверждены решением Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 года N 287.[12] Исключениями являются транспортные средства для личного пользования, которые зарегистрированы в России, Беларуси или Казахстане и временно вывозятся лицами, постоянно проживающими в названных государствах, с таможенной территории Таможенного союза или ввозятся на эту территорию обратно. В таких случаях физическое лицо вправе ограничиться устным заявлением о перемещаемых транспортных средствах для личного пользования. Тем не менее при желании ТК ТС не запрещает произвести таможенное декларирование транспортного средства, не подлежащего таможенному декларированию в письменном виде.

В деталях порядок совершения таможенных операций, связанных с декларированием, определен Инструкцией о порядке совершения таможенных операций в отношении товаров для личного пользования, перемещаемых физическими лицами через таможенную границу, и отражении факта признания таких товаров не находящимися под таможенным контролем (утверждена решением Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 года N 311) (далее - Инструкция).[13]

Декларация транспортного средства для личного пользования производится декларантом либо таможенным представителем, действующим от имени и по просьбе декларанта (стр. 3 ст. 8 Соглашения). Декларант может быть физическое лицо, резидент в государстве - член таможенного союза или иностранцем:

---

[12] Решение Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 года N 287 "Об утверждении формы пассажирской таможенной декларации и порядка заполнения пассажирской таможенной декларации" // http://www.tsouz.ru/ - официальный сайт Комиссии Таможенного союза (дата обращения: 25.06.2013).

[13] Решение Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 года N 311 "Об Инструкции о порядке совершения таможенных операций в отношении товаров для личного пользования, перемещаемых физическими лицами через таможенную границу, и отражении факта признания таких товаров не находящимися под таможенным контролем" // http://www.tsouz.ru/ - официальный сайт Комиссии Таможенного союза (дата обращения: 29.06.2013).

- отправить (передача) товаров для личного пользования, в том числе транспортных средств, перемещаемых в несопровождаемом багаже, носителем для их фактического перемещения через таможенную границу;

Несопровождаемый багаж - товары для личного пользования, принадлежащие физическому лицу, переданы или передаются через международных перевозчиков по транспортному договору (экспедирование) для фактического перемещения через таможенную границу в рамках вступления этого лица на территории Таможенный союз или вывозятся с таможенной территории таможенного союза (подпись. 1, ст. 351 ТК ТС).

- адрес, по которому товары, поставляемые перевозчиком получит товар для личного пользования, в том числе транспортных средств, либо отправлены за пределы таможенной территории Таможенного союза товаров;

- после средство для личного пользования, через таможенную границу, что принадлежит ему по праву владения, пользования и (или) снятия;

- приобрел право собственности недвижимости, использование и (или) вывоз транспортного средства для личного пользования, которые расположены на таможенной территории таможенного союза под таможенным контролем, по решению суда или наследства;

- имеют право владения, пользования и (или) удаление в отношении транспортного средства для личного пользования, которые расположены на таможенной территории таможенного союза под таможенным контролем;

- имеют право на перевозку товаров для личного пользования без уплаты таможенных пошлин (список личного пользования транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу без уплаты таможенных пошлин предоставляется в разделе V Приложения 3 соглашения.).

В соответствии со ст. 12 ТК ТС таможенным представителем является юридическое лицо, созданное по законодательству государства - члена Таможенного союза, отвечающее условиям, определенным ст. 13 ТК ТС, и включенное в реестр таможенных представителей. При этом отношения таможенных представителей с декларантами или иными заинтересованными

лицами строятся на договорной основе. Отсюда любые иные лица, не являющиеся декларантом или таможенным представителем, не вправе осуществлять таможенное декларирование товаров, предназначенных для личного пользования. Например, физическое лицо заказывает для себя в иностранном государстве легковой автомобиль, который на его имя приобретает другое физическое лицо, действующее по доверенности, в его обязанности также входит доставить автомобиль на таможенную территорию Таможенного союза, самостоятельно совершив таможенное оформление.

Как следует из п. 3 ст. 8 Соглашения, способность лица выступать в роли декларанта определяется через наличие у него соответствующих полномочий в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу. Если обратиться к гражданскому законодательству, то становится очевидно, что сделка, совершенная одним лицом (представителем) от имени другого лица (представляемого) в силу полномочия, основанного на доверенности, указании закона либо акте уполномоченного на то государственного органа или органа местного самоуправления, непосредственно создает, изменяет и прекращает гражданские права и обязанности у представляемого (ст. 182 Гражданского кодекса Российской Федерации). Таким образом, физическое лицо, которому выдана доверенность, с точки зрения таможенного законодательства не обладает достаточными правами для выступления в качестве декларанта при декларировании автомобиля.

Ввиду дифференцированного подхода к существу и порядку таможенного оформления, налогового обложения, контроля в зависимости от категории субъектов, осуществляющих перемещение товаров, а также назначения последних (для личного потребления либо в коммерческих целях) анализ законодательства позволяет выделить три типа таможенного процесса: таможенный процесс, обслуживающий перемещение коммерческих партий (обычный, традиционный таможенный процесс);

таможенный процесс с элементами упрощения и упрощенный таможенный процесс.

Упрощенный таможенный процесс, отражающий специфику взаимодействия физических лиц, перемещающих товары для личного потребления, с таможенным органом, а также последующее использование таких товаров. Прозрачны и просты процедуры оформления, обложения и контроля. Поскольку товар перемещается для личных целей, таможенный закон не предусматривает такого разнообразия избираемых декларантов таможенных процедур, как при коммерческом перемещении. Например, ввозимые физическими лицами товары помещаются под таможенные процедуры выпуска для внутреннего потребления либо временного ввоза.

Физическое лицо наделено правом доказать достоверность заявленной стоимости, однако не всякое доказательство убедит чиновника.

Поскольку автомобиль подлежит постановке на учет в Российской ГИБДД, без ПТС, выданного нашей таможней, легализация выпущенного в свободное обращение автомобиля в другом государстве Союза на отечественном пространстве невозможна.[14]

В идеале с обретением статуса товара Таможенного союза автомобили не должны подвергаться дополнительному таможенному и экологическому контролю и обложению. На многочисленные запросы ФТС России дала разъяснения: от уплаты утилизационного сбора освобождены автомобили, выпущенные в свободное обращение в странах Союза и указанные в решении Евразийской экономической комиссии. Между тем в названном международном акте дается ссылка на категории автомобилей, поименованные в Едином таможенном тарифе, применяемом в целях обложения товаров, перемещаемых коммерсантами. Получается, физическим лицам, автомобили которых облагаются по ставкам единого таможенного платежа, указанным в Соглашении от 18 июня 2010 г., а не по Единому

[14] Матвиенко Г.В.Упрощенный таможенный процесс: вопросы правоприменения в условиях интеграции "Таможенное дело", 2013, N 1

таможенному тарифу, вменяется обязанность уплачивать утилизационный сбор. Вероятно, это касается старых иномарок, в отношении которых коммерсанты платить утилизационный сбор не будут. На предмет уплаты сбора в отношении идентичных категорий автомобилей, принадлежащих физическим лицам, ясности нет.

Например, автомобили, с момента выпуска которых прошло более 7 лет, а также соответствующие экологическому классу 4 и выше и другие.

Еще интереснее обстоят дела с ввозом кузовных частей автомобиля без двигателя. На практике уже возникает вопрос: кто вправе взимать утилизационный сбор при сборке автомобиля в России из запчастей, ввозимых отдельно? Таможня зачастую задерживает такие предметы в зоне таможенного контроля, направляет запросы производителям в целях выяснения типа двигателя и, по сути, за несуществующий автомобиль (по надуманным основаниям) требует уплачивать названный сбор.[15]

Конечно, совсем отказаться от утилизационного сбора невозможно, поскольку Россия обязана соблюдать требования мировых стандартов в части экологического контроля. Это также своеобразная плата за вступление России в ВТО: снижение ставок таможенного тарифа больно ударило по бюджету нашей страны. Введение утилизационного сбора позволит заполнить брешь, к сожалению, в ущерб унификации таможенных операций в Союзе и карману физических лиц.

По оценкам ФТС России, потери бюджета в результате снижения уровня таможенного обложения ввиду вступления в ВТО в 2013 г. составят 216 млрд., а в 2014 г. - 315 млрд. руб. Из выступления Н.М. Блинова на конференции, прошедшей 19 октября 2012 г. в Российской таможенной академии, на тему: "Актуальные проблемы совершенствования теории и практики таможенного дела в условиях вступления России во Всемирную торговую организацию".

---

[15] "Наднациональное и национальное регулирование в Таможенном союзе ЕврАзЭС: на примере таможенной пошлины"(под ред. А.Н. Козырина "Институт публично-правовых исследований", 2014

Минэкономразвития приводит иные данные: "Прямые бюджетные убытки от присоединения России к ВТО могут составить 188 млрд. руб. в 2013 году и еще 257 млрд. руб. в 2014 году. При этом реальные потери должны быть меньше на фоне роста объемов внешней торговли. Эксперты считают, что указанные цифры для бюджета значимы, но рассчитывают на увеличение объема собираемых налогов". См.: Геворкян А. 450 миллиардов для ВТО // Новые известия. 2012. 11 июля.

В целях упрощения формальностей полагаем необходимым:

1) ввести в действие союзный регламент колесных транспортных средств уже в этом году;

2) перечень таможенных платежей дополнить утилизационным сбором и предусмотреть возможность его уплаты в любом государстве Таможенного союза;

3) предусмотреть освобождение от уплаты утилизационного сбора на автомобили физических лиц, аналогичные тем, что поименованы в решении Совета ЕЭК от 17 июля 2012 г. N 54;

4) закрепить общий порядок выдачи ПТС и право его получения в любом государстве Таможенного союза, в зависимости от места производства, таможенного оформления автомобиля.

Очевидно, что упрощение формальностей для физических лиц, осуществляющих перемещение товаров для личного потребления и автомобилей, не должно оборачиваться произволом чиновников, и предлагаемые изменения в законодательство поспособствуют прозрачности процедур таможенной очистки.

2.3. Особенности применения таможенных процедур в отношении транспортных средств, перемещаемых через границу РФ

При перемещении по таможенной территории Таможенного союза в сопровождаемом багаже транспортные средства для личного пользования, не зарегистрированные на таможенной территории Таможенного союза или территории иностранного государства, могут помещаться под таможенную процедуру таможенного транзита (п. 1 ст. 9 Соглашения, гл. 32 ТК ТС). В соответствии с этой процедурой транспортные средства для личного пользования перевозятся под таможенным контролем по таможенной территории Таможенного союза, в том числе через территорию государства, не являющегося членом Таможенного союза, от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных платежей, налогов с применением запретов и ограничений, за исключением мер нетарифного и технического регулирования. К примеру, физическое лицо, постоянно проживающее в Российской Федерации, приобретает в Германии автомобиль, который намеревается ввезти в Россию через территорию Белоруссии (автомобиль снят с регистрационного учета в Германии)

Согласно подпункту 1 статьи 10 Соглашения таможенные операции, связанные с выпуском транспортных средств для личного пользования, не зарегистрированных на таможенной территории Таможенного союза или территории иностранного государства, ввозимых на таможенную территорию следующими на них физическими лицами, осуществляются: 1) в таможенном органе, в регионе деятельности которого постоянно или временно проживает физическое лицо, перемещающее товары; 2) в местах перемещения товаров через таможенную границу (местах прибытия или убытия), если таможенный орган одного государства - члена Таможенного союза подтверждает таможенному органу другого государства - члена Таможенного союза выполнение физическим лицом условий освобождения от уплаты таможенных платежей. Согласно нашему примеру, поскольку физическое лицо постоянно проживает в Российской Федерации, выпуск транспортного средства для личного пользования в свободное обращение

должен осуществляться в российском таможенном органе, в регионе деятельности которого лицо имеет жилье.

При помещении транспортных средств для личного пользования под таможенную процедуру таможенного транзита физическое лицо представляет таможенному органу транзитную декларацию и вносит обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов (п. 1 ст. 16 Соглашения). Обеспечительные меры не применяются, если сумма подлежащих уплате таможенных пошлин, налогов не превышает эквивалент 500 евро (подпункт 1 пункт 2 статья 85 ТК ТС). При этом обеспечение уплаты таможенных пошлин, налоговых обложений может быть предоставлено заблаговременно как таможенному органу назначения (в описанной выше ситуации физическое лицо, постоянно проживающее в России, может оформить сертификат обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении ввозимого автомобиля в таможенном органе Российской Федерации по месту жительства и предоставить его таможенному органу Республики Беларусь при пересечении таможенной границы), так и органу отправления (то есть в пункте ввоза на территории Беларуси).

Уплата ввозных таможенных пошлин, налоговых обложений в отношении товаров для личного пользования обеспечивается способами, установленными ТК ТС (гл. 12) и (или) законодательством государств - членов Таможенного союза (гл. 16 Федерального закона "О таможенном регулировании в Российской Федерации"; глава 16 Кодекса Республики Казахстан "О таможенном деле в Республике Казахстан"; глава 26 Таможенного кодекса Республики Беларусь).

Размеры обеспечительных сумм в таможенном законодательстве Таможенного союза установлены следующим образом (пункт 2 статья 16 Соглашения):

- в отношении транспортных средств для личного пользования (кроме автомобилей) - в размере, соответствующем сумме таможенных пошлин,

налогов, которая подлежала бы уплате при выпуске товаров в свободное обращение;

- в отношении автомобилей - в размере, соответствующем сумме таможенных пошлин, налогов, которая подлежала бы уплате при выпуске автомобилей в свободное обращение, если таможенным законодательством Таможенного союза или международными договорами государств - членов Таможенного союза если не определены иные размеры.

Согласно пункту 4 статьи 88 ТК ТС актами законодательства государств - членов Таможенного союза о таможенном деле могут устанавливаться фиксированные суммы обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении отдельных видов товаров. Так, в целях реализации данной нормы в Российской Федерации фиксированные размеры обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов закреплены в приложении к Приказу ФТС России от 22 февраля 2012 года N 302[16] и распространяются на подакцизные товары, в том числе легковые транспортные средства. Данные фиксированные размеры применяются и в отношении легковых автомобилей для личного пользования.

Важно обратить внимание на то, что согласно упомянутому документу в отношении легковых автомобилей и мотоциклов, ввозимых в Российскую Федерацию физическими лицами для личного пользования, в случае представления документов, содержащих сведения о товаре, достаточные для расчета обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов , исходя из сумм, которая подлежала бы уплате при выпуске автомобилей в свободное обращение, фиксированный размер обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов не применяется.

Обеспечение уплаты таможенных пошлин, налоговых обложений может быть предоставлено как наличными денежными средствами, так и безналичным расчетом в соответствии с законодательством государства -

---

[16] Приказ ФТС РФ от 22 февраля 2012 года N 302 "Об установлении фиксированных сумм обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении подакцизных товаров" // Российская газета. 11.04.2012. N 79.

члена Таможенного союза. Для возврата внесенных сумм необходимо подать заявление на их возврат в произвольной форме в тот таможенный орган, на счет которого поступили денежные средства. В заявлении указываются обоснование возврата сумм обеспечения, размер сумм, подлежащих возврату, реквизиты платежных документов, согласно которым суммы обеспечения были внесены, банковские реквизиты плательщика с приложением документа, подтверждающего вывоз транспортного средства за пределы государства - члена Таможенного союза, по территории которого осуществлялся транзит. Возврат сумм обеспечения, как правило, производится в течение 30 дней со дня подачи плательщиком заявления и представления всех необходимых документов (ч. 5 ст. 149 Федерального закона "О таможенном регулировании в Российской Федерации"; п. 4 ст. 274 Таможенного кодекса Республики Беларусь), однако в Республике Казахстан таможенный орган обязан осуществить возврат в течение 10 дней со дня получения указанного заявления (п. 2 ст. 156 Кодекса Республики Казахстан "О таможенном деле в Республике Казахстан").

Временный ввоз лицами, постоянно проживающими в странах - членах Таможенного союза, транспортных средств, не зарегистрированных в странах - членах Таможенного союза. При перемещении внутри таможенной территории Таможенного союза транспортные средства для личного пользования, зарегистрированные в России, Белоруссии или Казахстане, лицами, имеющими постоянное место жительства в этих странах, освобождаются от таможенного оформления и уплаты таможенных платежей . Во всех остальных случаях в отношении ввозимых на таможенную территорию транспортных средств для личного пользования совершаются таможенные операции, связанные с их декларированием и выпуском, без обязательного помещения под таможенные процедуры, предусмотренные ТК ТС (часть 4 статья 354 Таможенного Кодекса Таможенного Союза).

На основании пункта 1 статьи 10 Соглашения таможенные операции, связанные с выпуском товаров для личного пользования, совершаются в

отношении транспортных средств для личного пользования, зарегистрированных на территории иностранного государства, перемещаемыми следующими на них физическими лицами, в местах прибытия или убытия либо в таможенном органе, в регионе деятельности которого постоянно или временно проживает физическое лицо. В соответствии с пунктом 15 Инструкции первоначальный срок временного ввоза автомобилей, мототранспортных средств для личного пользования, устанавливаемый таможенным органом, составляет три месяца. По истечении этого периода времени декларант обязан вывезти автомобили, мототранспортные средства с таможенной территории, обратиться в таможенный орган за продлением срока временного ввоза либо совершить иные действия, предусмотренные таможенным законодательством Таможенного союза. При этом анализ положений таможенного законодательства Таможенного союза позволяет заключить, что предельный срок временного ввоза на таможенную территорию Таможенного союза транспортных средств, зарегистрированных в иностранном государстве, лицами, постоянно проживающими в государстве - члене Таможенного союза, составляет шесть месяцев (пункт 23 приложения 3 к Соглашению).

Для продления срока временного ввоза транспортных средств для личного пользования декларант до истечения первоначального срока обязан обратиться в таможенный орган с заявлением произвольной формы и представить должностному лицу таможенного органа пассажирскую таможенную декларацию (для транспортных средств) или иной документ (для автомобилей, мототранспортных средств), оформленные таможенным органом при временном ввозе, а также выполнить иные таможенные операции, предусмотренные таможенным законодательством Таможенного союза (пункт 17 Инструкции). Закрытый перечень оснований, по которым таможенный орган может отказать в продлении срока временного ввоза, установлен в пункте 18 Инструкции.

В частности, к иным документам относится учетная карточка авто-, мототранспортного средства для личного пользования, оформляемая таможенным органом в качестве пассажирской таможенной декларации при неоднократном перемещении авто-, мототранспортных средств для личного пользования через таможенную границу Таможенного союза.

В соответствии с абзацем 1 пункта. 3 статьи 11 Соглашения до истечения предельного шестимесячного срока временного ввоза транспортные средства для личного пользования, зарегистрированные на территории иностранного государства, временно ввозимыми физическими лицами государств - членов Таможенного союза любым способом, подлежат таможенному декларированию таможенным органом с целью выпуска в свободное обращение, обратного вывоза или помещения под таможенные процедуры, установленные ТК ТС. В случае не вывоза этих транспортных средств до истечения установленного таможенным органом срока временного ввоза физическое лицо обязано уплатить таможенные пошлины, налоги в порядке и размерах, установленных ст. 14 Соглашения.

В исключительных обстоятельствах физическое лицо освобождается от обязанности декларирования и уплаты таможенных платежей в отношении временно ввезенных транспортных средств для личного пользования в целях их обратного вывоза (абзац 2 пункт 3 статья 11 Соглашения). К таким обстоятельствам относятся обращение транспортного средства в собственность государства - члена Таможенного союза, а также его уничтожение (безвозвратная утрата) вследствие аварии или действия непреодолимой силы при условии представления таможенному органу подтверждающих документов, при этом утрата транспортного средства в результате хищения к этим обстоятельствам не относится.

Если временный ввоз транспортного средства, не зарегистрированного на таможенной территории Таможенного союза, осуществило одно лицо, а вывез с таможенной территории этот автомобиль его близкий родственник (например, супруг), то такие обстоятельства не могут быть признаны

передачей временно ввезенного транспортного средства иному лицу в смысле нарушения положения пункт 1 статьи 11 Соглашения.[17]

Законодательством государств - членов Таможенного союза могут определяться таможенные органы, которые уполномочены совершать таможенные операции в отношении транспортных средств, ввозимых физическими лицами на территорию государств - членов Таможенного союза. В частности, на основании части 3 статьи 10 Федерального закона "О таможенном регулировании в Российской Федерации" компетенция таможенных органов по осуществлению конкретных функций, совершению определенных таможенных операций, а также регион деятельности этих таможенных органов определяются Федеральной таможенной службой. Так, Приказом ФТС России от 22 сентября 2010 года N 1748 утвержден Перечень таможенных органов, обладающих компетенцией по совершению таможенных операций, в том числе по оформлению и продлению срока временного ввоза транспортных средств, а также по совершению таможенных операций в отношении ввозимых в Российскую Федерацию физическими лицами транспортных средств для личного пользования определенных марок.[18]

Согласно пункту 4 и 5 данного Приказа таможенные органы, не упомянутые в приложении N 1 и расположенные в пунктах пропуска (местах прибытия) через Государственную границу Российской Федерации, международных морских (речных) портах и аэропортах, обладают исключительной компетенцией по совершению таможенных операций в отношении транспортных средств, перемещаемых физическими лицами для личного пользования, связанных с их помещением под таможенную процедуру таможенного транзита, а также выпуском, временным ввозом или вывозом, обратным вывозом или временным ввозом при перемещении

---

[17] Определение Верховного суда Республики Карелия от 5 июля 2011 года по делу N 33-1929/2011 // Документ опубликован не был. СПС "КонсультантПлюс".

[18] Приказ ФТС РФ от 22 сентября 2010 года N 1748 "Об установлении компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении товаров определенного вида, перемещаемых физическими лицами" // Российская газета. 15.10.2010. N 234.

транспортных средств следующими на них физическими лицами. Кроме того, указанные таможенные органы в международных морских (речных) портах и аэропортах обладают компетенцией по совершению таможенных операций, связанных с выпуском таких транспортных средств в несопровождаемом багаже или в качестве товаров, доставляемых перевозчиком.

Временный ввоз транспортных средств для личного пользования иностранцами. Согласно части 2 статьи 358 ТК ТС иностранные физические лица вправе временно ввозить на таможенную территорию Таможенного союза транспортные средства для личного пользования, зарегистрированные на территории иностранных государств, на срок своего временного пребывания на этой территории, но не более чем на один год с освобождением от уплаты таможенных платежей и без применения мер обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов (пункт 22 раздел V приложения 3 к Соглашению). Однако стоит упомянуть, что первоначально срок временного ввоза автомобилей, мототранспортных средств для личного пользования устанавливается таможенным органом путем соответствующей отметки в пассажирской таможенной декларации и составляет три месяца (пункт 15 Инструкции). По мотивированному обращению иностранного физического лица такой срок временного ввоза транспортных средств для личного пользования может быть продлен таможенными органами в пределах до одного года со дня временного ввоза таких транспортных средств.

Если до истечения срока временного ввоза транспортные средства не были выпущены в свободное обращение, вывезены с таможенной территории Таможенного союза или помещены под таможенные процедуры, установленные ТК ТС, то физическое лицо освобождается от обязанности их декларировать только при представлении таможенному органу документов в подтверждение наличия обстоятельств, указанных в пункте 3 статьи 11 Соглашения (если транспортное средство пришло в негодность из-за аварии

или действия непреодолимой силы либо было обращено в собственность государства - члена Таможенного союза). В противном случае, если временно ввезенные транспортные средства для личного пользования находятся на таможенной территории Таможенного союза в связи с не вывозом по истечении установленного срока, в отношении таких транспортных средств взимаются таможенные пошлины, налоговые обложения в порядке, установленном таможенным законодательством Таможенного союза (пункт 5 статья 358 ТК ТС).

Лицо не избавляется от уплаты таможенных платежей в отношении транспортного средства, временно ввезенного на таможенную территорию Таможенного союза и не вывезенного в установленные таможенным органом сроки, даже в случае утери такого транспортного средства в результате хищения. Как следует из письма ФТС России от 28 сентября 2012 года N 01-11/48569, [19]"хищение транспортного средства не является основанием для освобождения физического лица от обязанности по уплате таможенных платежей за утраченное и не вывезенное в установленные таможенным органом сроки транспортное средство", потому что, во-первых, "перечень оснований для освобождения физического лица от уплаты таможенных платежей носит закрытый и императивный характер", а во-вторых, "преступные действия третьих лиц не относятся к обстоятельствам непреодолимой силы ввиду отсутствия признаков чрезвычайности и объективной не предотвратимости".

Транспортные средства для личного пользования, ввозимые иностранцами на таможенную территорию Таможенного союза, могут использоваться только лицами, осуществившими их ввоз (пункт 1 статья 11 Соглашения). Передача права пользования и (или) распоряжения временно ввезенными транспортными средствами для личного пользования другому лицу на таможенной территории Таможенного союза допускается при

[19] Письмо ФТС России от 28 сентября 2012 года N 01-11/48569 "Обзор практики рассмотрения ФТС России жалоб физических и юридических лиц на решения, действия (бездействие) таможенных органов в области таможенного дела" // Документ опубликован не был. СПС "КонсультантПлюс".

условии их таможенного декларирования и уплаты таможенных платежей в порядке, установленном таможенным законодательством Таможенного союза. Исключения составляют рассмотренные выше случаи, указанные в пункте 2 статьи 11 Соглашения.

Временный вывоз физическими лицами государств - членов Таможенного союза транспортных средств для личного пользования. В соответствии со статья 359 ТК ТС физические лица государств - членов Таможенного союза вправе временно вывозить с таможенной территории Таможенного союза товары для личного пользования на срок своего временного пребывания на территории иностранного государства и ввозить их обратно с освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов (пункт 21 приложения 3 к Соглашению).

Временный вывоз транспортного средства физическим лицом через таможенную границу Таможенного союза осуществляется в пункте пропуска через границу Таможенного союза. Транспортное средство декларируется в упрощенном порядке путем подачи пассажирской таможенной декларации. Согласно приложению к письму ФТС России от 19 июля 2011 года N 04-30/34328[20] подача пассажирской таможенной декларации должна сопровождаться представлением таможенному органу документов, подтверждающих заявленные в ней сведения.

В соответствии с пунктом 2 статьи 359 ТК ТС по заявлению физического лица таможенный орган проводит идентификацию временно вывозимых транспортных средств для личного пользования, если такая идентификация будет способствовать их обратному ввозу с освобождением от уплаты ввозных таможенных пошлин, налогов.

Кроме того, следует учитывать, что с временно вывезенными транспортными средствами допускается совершение операций по

---

[20] Письмо ФТС РФ от 19 июля 2011 года N 04-30/34328 "О направлении памяток" // СПС "КонсультантПлюс". Обращаем внимание, что текст письма содержит очень полезную Памятку для физических лиц, следующих через таможенную границу Таможенного союза на автомобильных транспортных средствах (см.: Таможенные ведомости. 2011. N 10).

техническому обслуживанию или ремонту, потребовавшихся при их нахождении за пределами таможенной территории Таможенного союза (пункт 3 статья 359 ТК ТС). Вместе с тем при обратном ввозе временно вывезенного автомобиля, на котором был заменен, к примеру, двигатель, физическому лицу необходимо будет произвести таможенное декларирование замененного двигателя в письменной форме с применением пассажирской таможенной декларации.

Однако если замена двигателя была произведена в связи с гарантийным обслуживанием или ремонтом согласно условиям договора, заключенного в соответствии с гражданским законодательством государства - члена Таможенного союза, либо осуществлением ремонта, необходимого для восстановления транспортного средства для личного пользования после его повреждения вследствие аварии, стихийных бедствий или действия непреодолимой силы, то таможенного декларирования не требуется.

Перемещение запасных частей и топлива, предназначенных для транспортных средств для личного пользования. Согласно статье 362 ТК ТС запасные части, необходимые для ремонта транспортных средств для личного пользования, временно ввезенных физическими лицами на таможенную территорию Таможенного союза, могут временно ввозиться с освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов на срок, не превышающий срока временного ввоза таких транспортных средств.

При этом топливо, находящееся в баках, предусмотренных конструкцией транспортных средств для личного пользования, перемещаемых через таможенную границу физическими лицами, может ввозиться на таможенную территорию Таможенного союза или соответственно вывозиться с этой территории без уплаты таможенных пошлин, налогов. Кроме того, разрешено вывозить с таможенной территории Таможенного союза с освобождением от уплаты таможенных платежей не более десяти литров топлива, находящегося в отдельной емкости (например, канистре) (пункт 2 приложения 1 к Соглашению).

Закрепление в ТК ТС, а также иных актах таможенного законодательства Таможенного союза, прежде всего в международном договоре, правовых норм, определяющих порядок перемещения физическими лицами транспортных средств в личных целях, послужило основой установления единообразного порядка функционирования данного института союзного таможенного права. Между тем отдельные вопросы совершения тех или иных таможенных операций в пунктах пропуска через границы России, Белоруссии и Казахстана все еще определяются "государственной принадлежностью" таможенных органов. Впоследствии развитие правового регулирования данных отношений представляется по пути дальнейшего сближения положений национальных законодательств о таможенном деле, в том числе за счет деятельности Объединенной коллегии таможенных служб государств - членов Таможенного союза.

Глава 3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ВЗИМАНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ В ОТНОШЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ФИЗИЧЕСКИМИ ЛИЦАМИ

3.1. Проблемы взимания и взыскания таможенных платежей в отношении транспортных средств, перемещаемых физическими лицами

Основные задачи, решение которых обеспечивают таможенные органы независимо от их "государственной принадлежности", сформулированы в пункте 1 статьи 6 ТК ТС ЕврАзЭС. Среди них выделим основные задачи финансовой деятельности таможенных органов:

- взимание таможенных платежей и специальных, антидемпинговых и компенсационных пошлин, контроль правильности их исчисления и своевременности уплаты, принятие мер по их принудительному взысканию в пределах своей компетенции;

- контроль за перемещением через таможенную границу валюты государств-членов Таможенного союза, ценных бумаг и (или) валютных ценностей, дорожных чеков.

В ТК ТС ЕврАзЭС не сформулирован перечень функций таможенных органов.

Легальный перечень функций таможенных органов содержится в Федеральном законе N 311-ФЗ. При этом законодатель выделяет понятия "функции таможенных органов" с понятием "обязанности таможенных органов". Представляется, что это обусловлено тем, что ТК ТС ЕврАзЭС делегирует национальному законодателю право установления системы таможенных органов, их прав, обязанностей и ответственности и не употребляет в данном контексте возможность установления функций таможенных органов. Статьей 12 Федерального закона N 311-ФЗ определен перечень функций (обязанностей) таможенных органов Российской Федерации.

Среди законодательно закрепленных функций таможенных органов выделим те, которые относятся к функциям финансовой деятельности:

- взимание таможенных пошлин, налоговых обложений, антидемпинговых, специальных и компенсационных пошлин, таможенных сборов, контроль правильности исчисления и своевременности уплаты указанных пошлин, налогов и сборов, принятие мер по их принудительному взысканию;

- осуществление в пределах своей компетенции контроля за валютными операциями, связанными с перемещением товаров через таможенную границу Таможенного союза, а также с ввозом товаров в Российскую Федерацию и их вывозом из Российской Федерации.

Упрощенный таможенный процесс, отражающий специфику взаимодействия физических лиц, перемещающих товары для личного потребления, с таможенным органом, а также последующее использование таких товаров. Просты процедуры оформления, обложения и контроля. Поскольку товар перемещается для личных целей, таможенный закон не предусматривает такого разнообразия избираемых декларантов таможенных процедур, как при перемещении товаров в коммерческих целях. Например, ввозимые физическими лицами товары помещаются под таможенные процедуры выпуска для внутреннего потребления либо временного ввоза.

Образование Таможенного союза повлекло изменение отдельных процедур таможенной очистки. К сожалению, некоторые из них далеки от

совершенства, а в совокупности с организационными ошибками это приводит к массовым нарушениям прав декларанта.

Например, Соглашение от 18 июня 2010 г., касающееся каждого путешественника и подлежащее применению с момента вступления в силу ТК ТС вплоть до ратификации, долгое время нигде не было опубликовано. Это повлекло массовое нарушение прав физических лиц, что удостоверил через полтора года и Конституционный Суд Российской Федерации.

Поскольку в основе любой юридической процедуры находятся статусные нормы, нормы-дефиниции и собственно процедурные нормы процесса, их комплексная реализация нередко дает "сбои". Отдельные нормы-дефиниции, по своей сути являясь оценочными, определены расплывчато. Учитывая, что ряд из них имеет "сквозной" характер и применяется в контексте всех процедур взаимодействия таможни и декларанта, их реализация, основанная на свободе усмотрения чиновника, рождает произвол. Так, понятие "товар для личного пользования" - оценочная дефиниция, имеющая значение как для административных формальностей, так и для исчисления таможенных платежей. Критерии оценки не совсем понятны: принадлежность предметов к рассматриваемой категории определяет таможня, исходя из заявления физического лица, характера и количества товара, а также частоты перемещения. Последняя нормативно не определена. В таком случае мы имеем дело с безграничностью оценочной нормы, что затрудняет ее реализацию и способствует бескрайней свободе усмотрения таможенника и способствует коррупции. Вызывает недоумение установление разных стоимостных ограничений для перемещения товаров различными видами транспорта. Вероятно, новая редакция данной нормы не подвергалась антикоррупционной экспертизе и нам следует ожидать решений высших судебных инстанций по данному поводу. Итак, от наличия четких критериев оценки зависит обязанность лица декларировать товар и уплачивать таможенные платежи.

В целом административные процедуры взаимодействия декларанта и таможни довольно просты: подача таможенной декларации, осмотр товаров и транспортных средств, при необходимости - их досмотр, проверка сопроводительных документов и выпуск товара таможней. Если обязанности по уплате таможенных платежей и (или) декларированию не возникают,

административные процедуры взаимодействия сведены к устному опросу и пересечению таможенной границы по зеленому коридору.

Больше вопросов вызывают финансовые процедуры, способствующие реализации обязанности уплатить таможенные платежи. И здесь, помимо количественных и стоимостных критериев оценки товаров для личного пользования, важное значение имеет таможенная стоимость, определяемая фиском в порядке статьи 361 ТК ТС. В отличие от сложной системы расчета, применяемой при перемещении коммерческих партий, таможенная стоимость товаров для личного пользования определяется на основании заявленной стоимости таких товаров, подтвержденной оригиналами документов, содержащих сведения о стоимости товаров для личного пользования.

Несмотря на относительно простой способ ее исчисления, относительно доступные для восприятия признаки, данный термин также является оценочным. Почему? Потому что у таможни часто возникают сомнения в достоверности заявленной информации, а мерки оценки, применяемые таможней в таких случаях, размыты - ценовая информация и аналогичный товар. Из Кодекса не следует, какой информацией воспользуется таможня в случае отсутствия соответствующих каталогов.

Под аналогичным товаром предложено понимать товар, который имеет характеристики, близкие к характеристикам ввозимого товара, т.е. сопоставим с ввозимым товаром по своему назначению, применению, качественным, техническим и иным характеристикам. Понятно, что перечень последних является открытым.

Физическое лицо наделено правом доказать достоверность заявленной стоимости, однако не всякое доказательство убедит чиновника. Причина здесь проста: исчерпывающий перечень подтверждающих документов нормативно не приведен. Понятно, что физические лица приобретают товары в магазинах. И подтверждающим документом станет чек. К сожалению, ни Кодекс, ни Соглашение от 18 июня 2010 г. не учли сложившуюся мировую практику возмещения НДС на территории иностранного государства (tax free). Очевидно, эту ошибку следует исправить.

В идеале критерии оценки таможенной стоимости, определяемой в целях исчисления таможенных платежей, уплачиваемых физическими лицами, должны быть прозрачными.

Наиболее спорными являются вопросы таможенного оформления и обложения автомобилей физических лиц, в том числе выпущенных в свободное обращение в странах Союза и перемещаемых впоследствии в Россию.

Казалось бы, с появлением единого таможенного пространства проблем по данному поводу возникать не должно. Однако на практике не все так гладко. Например, выпущенный в свободное обращение в Республиках Беларусь и Казахстан автомобиль, наделенный статусом товара Таможенного союза, перемещаемый в нашу страну, должен отвечать требованиям российского Технического регламента безопасности колесных транспортных средств (т.н. эко стандарт Евро-4. Интересно, что аналогичный регламент Таможенного союза вступит в силу только с 1 января 2015 г. До этого момента мы должны признавать результаты контроля соответствия, проводимые таможней Белоруссии и Казахстана. На деле все иначе: наличие документов о соответствии автомобиля отечественному регламенту предшествует уплате утилизационного сбора и таможенных платежей, а также выдаче таможней паспорта транспортного средства на автомобиль. Правила уплаты утилизационного сбора содержат перечень предъявляемых документов в целях его исчисления. Однако нормы названного акта не предусматривают, что товаросопроводительные документы, например выдаваемые производителем автомобиля, могут приниматься вместо одобрения типа транспортного средства и свидетельства о безопасности транспортного средства (документы соответствия) либо заключений экспертизы. Нет в правилах и указания для таможни учитывать факт выпуска автомобиля в любой стране Союза и признавать результаты таможенного контроля на предмет соответствия автомобиля регламенту иного государства Союза, что приводит к двойному контролю. В отсутствие документов о соответствии физическое лицо вынуждено оплачивать дорогостоящую экспертизу автомобиля. Издержки физического лица увеличиваются в несколько раз.

Поскольку автомобиль подлежит постановке на учет в российской ГИБДД, без ПТС, выданного нашей таможней, легализация выпущенного в свободное обращение автомобиля в другом государстве Союза на отечественном пространстве невозможна.

В идеале с обретением статуса товара Таможенного союза автомобили не должны подвергаться дополнительному таможенному и экологическому контролю и обложению. На многочисленные запросы ФТС России дала разъяснения: от уплаты утилизационного сбора освобождены автомобили, выпущенные в свободное обращение в странах Союза и указанные в решении Евразийской экономической комиссии. Между тем в названном международном акте дается ссылка на категории автомобилей, поименованные в Едином таможенном тарифе, применяемом в целях обложения товаров, перемещаемых коммерсантами. Получается, физическим лицам, автомобили которых облагаются по ставкам единого таможенного платежа, указанным в Соглашении от 19 июня 2010 г., а не по Единому таможенному тарифу, вменяется обязанность уплачивать утилизационный сбор. Вероятно, это касается старых иномарок, в отношении которых коммерсанты платить утилизационный сбор не будут. На предмет уплаты сбора в отношении идентичных категорий автомобилей, принадлежащих физическим лицам, ясности нет.

Еще интереснее обстоят дела с ввозом кузовных частей автомобиля без двигателя. На практике уже возникает вопрос: кто вправе взимать утилизационный сбор при сборке автомобиля в России из запчастей, ввозимых отдельно? Таможня зачастую задерживает такие предметы в зоне таможенного контроля, направляет запросы производителям в целях выяснения типа двигателя и, по сути, за несуществующий автомобиль (по надуманным основаниям) требует уплачивать названный сбор.

Конечно, совсем отказаться от утилизационного сбора невозможно, поскольку Россия обязана соблюдать требования мировых стандартов в части экологического контроля. Это также своеобразная плата за вступление России в ВТО: снижение ставок таможенного тарифа больно ударило по бюджету нашей страны. Введение утилизационного сбора позволит заполнить брешь, к сожалению, в ущерб унификации таможенных операций в Союзе и карману физических лиц.

В целях упрощения формальностей полагаем необходимым:

1) ввести в действие союзный регламент колесных транспортных средств уже в этом году;

2) перечень таможенных платежей дополнить утилизационным сбором и предусмотреть возможность его уплаты в любом государстве Таможенного союза;

3) предусмотреть освобождение от уплаты утилизационного сбора на автомобили физических лиц, аналогичные тем, что поименованы в решении Совета ЕЭК от 17 июля 2012 г. N 55;

4) закрепить общий порядок выдачи ПТС и право его получения в любом государстве Таможенного союза, в зависимости от места производства, таможенного оформления автомобиля.

Очевидно, что упрощение формальностей для физических лиц, осуществляющих перемещение товаров для личного потребления и автомобилей, не должно оборачиваться произволом чиновников, и предлагаемые изменения в законодательство поспособствуют прозрачности процедур таможенной очистки.

К примеру, Согласно пункту 3 и 4 Правил взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств и шасси, а также возврата и зачета излишне уплаченных или излишне взысканных сумм этого сбора, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 26.12.2013 N 1291 (далее - Правила):

взимание утилизационного сбора, уплату которого осуществляют плательщики, указанные в абзаце 2 пункта 3 статьи 24.1 Федерального закона от 24.06.1998 N 89-ФЗ "Об отходах производства и потребления", осуществляет Федеральная таможенная служба (далее - Закон N 89-ФЗ);

взимание утилизационного сбора, уплату которого осуществляют плательщики, указанные в абзаце 3 и 4 пункт 3 статья 24.1 Закона N 89-ФЗ, осуществляет Федеральная налоговая служба.

Согласно абзацу 2 пункт 3 статья 24.1 Закона N 89-ФЗ плательщиками утилизационного сбора признаются лица, которые осуществляют ввоз транспортных средств (шасси) в Российскую Федерацию. Таким образом, взимание утилизационного сбора в рассматриваемой ситуации будет осуществляться Федеральной таможенной службой.

При этом необходимо отметить, что до вступления в силу ТК ТС, то есть до 1 июля 2010 года, арбитражная практика по делам со сходными обстоятельствами была иной (Постановления ФАС ДО от 26.12.2006, 22.12.2006 N Ф03-А59/06-2/4758, ФАС МО от 26.10.2006 N КА-А40/10278-

06, ФАС ПО от 27.08.2008 по делу N А06-5989/08 и другие). Арбитражные суды, отказывая таможенным органам во взыскании таможенных платежей, как правило, опирались на позицию КС РФ, изложенную в Определении от 13.05.2005 N 168-О. КС РФ пояснил, что положения Таможенного кодекса РФ об уплате таможенных платежей перевозчиком при недоставке товара (транспортного средства) в случае его утраты не могут быть истолкованы как исключающие освобождение декларанта от обязанности по уплате таможенной пошлины в случае не вывоза в установленный для временного ввоза на таможенную территорию РФ срок похищенного у него транспортного средства (товара). Иное, по мнению КС РФ, означало бы возложение финансовых обременений на потерпевшего при необеспечении государством защиты от посягательства на имущество добросовестного участника отношений, регулируемых таможенным законодательством, тем самым увеличивая имущественный вред, причиненный потерпевшему от преступления, и создало бы предпосылки для нарушения ч. 2 ст. 8, ч. ч. 1, 2 ст. 19, ч. 1 ст. 21, ч. 1 ст. 35, ст. 52 Конституции РФ.

Факт изменения законодательного регулирования отметил и ФАС СЗО в уже упоминавшемся Постановлении от 24.11.2011 по делу N А56-66479/2010. Суд отменил судебные решения первой и апелляционной инстанций. При этом он указал, что, применяя правовую позицию КС РФ, суды не приняли во внимание, что в спорный период изменилось законодательство, регулирующее порядок возникновения у декларанта обязанности по уплате таможенных платежей в случае утраты товаров, помещенных под процедуру временного ввоза (допуска). В данном случае обязанность по уплате таможенных платежей возникла у общества в силу ст. 283 ТК ТС в связи не с нарушением срока вывоза товара (не завершением таможенной процедуры временного ввоза (допуска)), а с его утратой.

Изложенную в Обзоре ФТС позицию и складывающуюся судебную практику необходимо учитывать участникам оборота, связанным с процедурами временного таможенного ввоза.

3.2. Меры по совершенствованию механизма взимания таможенных платежей в отношении транспортных средств, перемещаемых физическими лицами

Деятельность таможенных органов по обеспечению процесса формирования таможенных доходов характеризуется предпосылками и тенденциями указанными ниже, которые предопределяют меры, необходимые для совершенствования механизма взимания таможенных платежей:

- расширение товарной номенклатуры ввозимых и вывозимых товаров;
- увеличение количества участников внешнеэкономической деятельности;
- увеличение в количественном и в стоимостном измерении объемов внешней торговли;
- переход на уплату таможенных платежей по кодам бюджетной классификации на счет Федерального казначейства;
- переход на электронное декларирование и автоматическую обработку сведений, содержащихся в декларации на товары;
- усложнение администрирования таможенных платежей в связи с вступлением в Таможенный союз;
- вступление во Всемирную торговую организацию;
- внедрение международного опыта управления организациями и учреждениями по критерию качества результатов труда и механизма адаптации таможенной деятельности к требованиям международных стандартов ИСО серии 9000 и принципам тотального менеджмента качества (TQM).

Развитие администрирования таможенных платежей основано на совершенствовании механизма взимания таможенных платежей и формирования таможенных доходов.

Организация взимания таможенных платежей и контроля за их перечислением в федеральный бюджет постоянно изменяется в связи с изменением внешних обстоятельств. Так, с 1992 г. порядок был следующий. Таможни имели счета в коммерческих банках в рублях и СКВ. Плательщики уплачивали денежные средства таможне, а она, в свою очередь, осуществляла их перечисление в федеральный бюджет. В 1993 г. ГТК России открывает свой счет (с 1998 г. в Банке России) и денежные средства поступают через таможни от плательщиков на счет ГТК России, а затем в федеральный бюджет. Наличие трехуровневой системы контроля за поступлением денежных средств (УФТД - РТУ - таможня) в связи с неразвитостью информационных технологий являлось вполне обоснованным. Движение денежных средств можно представить следующим образом.

Повышение эффективности таможенными органами управления тарифы не могут быть достигнуты какие-либо корректировки отдельных элементов. Была объективная потребность в изменении философии и постановки целей в администрации таможенных пошлин, разработка новых принципов таможенного администрирования в управлении таможенных пошлин, создание эффективных методов организации сбора таможенных пошлин и профессиональной подготовки сотрудников таможенных органов, в соответствии с критериями качества результатов работы.

Цель этой концепции состоит в выявлении наиболее эффективных методов организации сбора таможенных пошлин и профессиональной подготовки сотрудников таможенных доходов для задач в области таможенного дела, в соответствии со стандартами и законами субъектов Федерации Международной России.

Эта цель достигается путем решения следующих задач и применения соответствующих мер:

- повышение качества таможенного контроля создания условий для привлечения средств в федеральный бюджет, ускорить оборот;

- улучшение администрирования таможенных пошлин, в том числе осуществление таможенных процедур в соответствии с международными стандартами, основанными на последних достижениях в области технологий и управления информацией;

- укрепление сотрудничества с российскими таможенными органами, иностранными и международными и другими органами исполнительной власти и коммерческих организаций.

Реализация этих задач является обеспечение всей территории России Федерации стабильной правовой среды для внешней торговли, основанную на следующих принципах:

- управления переходом тарифов для контроля информационных полей;

- стандартизация, улучшение таможенного законодательства, правил развития, правила и процедуры в соответствии с международными стандартами;

- прозрачность и предсказуемость таможенных процедур;

- минимальное вмешательство(автономность);

- ориентация на заказчика(потребителя);

- сотрудничество и партнерство;

- баланс в плане отношений между таможенного контроля в области безопасности и мер упрощения процедур торговли

Очевидно, что повышение результативности деятельности таможенных органов по администрированию таможенных платежей не может быть обеспечено корректировкой каких-либо отдельных элементов. Возникла объективная необходимость в изменении философии в администрировании таможенных платежей, освоении новых принципов деятельности таможенных органов по администрированию таможенных платежей, создании результативной методики организации взимания таможенных

платежей и формирования таможенных доходов с учетом критериев качества результатов труда.

Целью концепции является определение наиболее результативной методики организации взимания таможенных платежей и формирования таможенных доходов для реализации задач в области таможенного дела в соответствии с международными стандартами и законодательством Российской Федерации.

Достижение указанной цели обеспечивается путем решения следующих задач:

- повышения качества таможенного регулирования, способствующего созданию условий для привлечения доходов в федеральный бюджет, ускорению и увеличению товарооборота;

- совершенствования администрирования таможенных платежей, в том числе осуществления таможенных процедур в соответствии с международными стандартами, основанными на последних достижениях в области информационных технологий и управлении;

- укрепления взаимодействия с российскими, зарубежными и международными таможенными органами и другими органами исполнительной власти и коммерческими организациями.

Реализация указанных задач предполагает обеспечение на всей территории Российской Федерации стабильного правового режима для внешней торговли, основанного на следующих принципах:

- переход от контроля таможенных платежей к контролю информационных полей;

- стандартизация, совершенствование таможенного законодательства, разработка норм, правил и процедур с учетом международных стандартов;

- прозрачность и предсказуемость таможенных процедур;

- минимальное вмешательство(автономность);

- ориентация на заказчика(потребителя) для повышения товарооборота;

- сотрудничество и партнерство;

- сбалансированность в части соотношения между таможенным контролем в области обеспечения безопасности и мерами, содействующими развитию торговли.[21]

Продуктивность таможенной политики как важного фрагмента внутренней экономической деятельности государства прямо зависит от способности и готовности законодателя конструировать нормы уголовно-таможенного права по принципу их максимального соответствия идее баланса, экономико-правового консенсуса между государством и иными субъектами хозяйствования.

Основная концептуальная идея современного бизнес - национального законодательства, которое касается предоставления экономической свободы в социальной ответственности и финансово-правовой ответственности перед государством и включает в себя целый ряд экономических методов прибыли, которая не конфликтует с интересами общественной безопасности, общественного здоровья, материальных и политических интересов государства и Таможенного союза. Последнее обстоятельство актуализируется в сфере таможенного дела и соответствующего законодательства, поскольку не менее заинтересованным лицом в результатах внешнеэкономической деятельности выступает государство, чей бюджет прямо зависит от таких результатов. Чем больше таких поступлений, тем богаче бюджет страны и тем лучше живут граждане страны, нуждающиеся в социальной защите. Поэтому с социальных позиций высокие таможенные пошлины и платежи, их своевременное и полное поступление в бюджет и последующее перераспределение, безусловно, оправданны. Однако увеличение ставок пошлин и платежей, нарушающих сбалансированность интересов государства и иных субъектов внешнеэкономической деятельности, имеет и выраженный негативный аспект, поскольку снижает заинтересованность хозяйствующих субъектов в увеличении объемов или

[21] Статья: Концептуальные основы развития администрирования таможенных платежей в Российской Федерации (Чуватова И.С.) ("Таможенное дело", 2011, N 4)

интенсификации такой деятельности. Наблюдается также значительный косвенный негативный эффект - искусственное завышение ценообразования на внутреннем рынке, погашаемое за счет потребителя, а это ухудшает жизнь обычным гражданам.

Кроме того, эта концепция обусловлена принципами, на которых основано Соглашение о зачислении и распределении ввозных таможенных пошлин. Поскольку ввозные пошлины теперь не являются прямым источником дохода какого-либо из национальных бюджетов, а изначально являются "общими" и по факту их уплаты распределяются между тремя бюджетами, очевидно, что каждая из сторон заинтересована в том, чтобы две другие стороны обеспечили полноту распределения уплаченных пошлин.

Тем не менее, это является важной частью федерального бюджета таможенных пошлин, при условии рисков и угроз в результате преступной деятельности внешнеэкономической деятельности. Факторы такого типа как преступность, вызывает принудительную либерализацию внешней торговли, бытового и различий в структуре мировых цен, неблагоприятный инвестиционный климат, высокий уровень криминализации экономических отношений как фактор использование экономических отношений с зарубежными странами для отмывания денег доходов от преступлений, отсутствие эффективного экспорта и валютного контроля, противоречия и пробелы ТС таможенного законодательства для регулирования таможенных пошлин, урегулирование оплаты.

В большинстве стран, в т.ч. и в Российской Федерации, таможенные платежи выступают важнейшей статьей доходной части бюджета, и деятельность таможенных органов по их взиманию рассматривается как одна из их ведущих функций. Финансово-правовой статус таможенных органов предопределен тем обстоятельством, что "основная цель таможенного законодательства - обеспечить поступление таможенных пошлин в бюджет государства". Любое развитое в экономическом отношении государство использует в качестве косвенного воздействия на экономику и на

формирование своих доходов целую совокупность налогов, которая требует своего упорядочения и классификации. Таможенные и иные налоги - это часть национального дохода, мобилизуемая во все звенья бюджетной системы. Это обязательные платежи юридических и физических лиц, поступающие государству в заранее установленных законом размерах и определенные сроки.

Непосредственным объектом преступления выступают отношения по поводу уплаты таможенных платежей как инструмента таможенно-тарифного регулирования внешнеторговой деятельности. Дополнительным объектом являются отношения по формированию доходов федерального бюджета за счет таможенных платежей.

Предмет преступления - таможенные платежи, взимаемые с организации или физического лица. К таможенным платежам в РФ относятся:

- ввозные таможенные пошлины и налоговые обложения на экспорт;

- налог на товары, ввозимые на таможенную территорию Российской Федерации,

- акцизный сбор, взимаемый при ввозе товаров на таможенную территорию Таможенного союза;

- другие таможенные пошлины.

В соответствии с законодательством Таможенного союза о специальных защитных антидемпинговых и компенсационных мерах при импорте товаров могут устанавливаться специальные, антидемпинговые и компенсационные пошлины, а также предварительная специальная пошлина, предварительная антидемпинговая пошлина и предварительная компенсационная пошлина, взимаемые по правилам, установленным в отношении ввозной таможенной пошлины.

Объективная сторона - уклонение от уплаты таможенных платежей в крупном размере. Крупный размер для физического лица составляет, если сумма неуплаченных таможенных платежей превышает один миллион руб., а

с организации - два миллиона руб. Обязанность по уплате таможенных пошлин и налогов при перемещении товаров через таможенную границу Таможенного союза возникает:

- при ввозе товаров - с момента пересечения таможенной границы Таможенного союза;

- при вывозе товаров - с момента подачи таможенной декларации или совершения действий, непосредственно направленных на вывоз товаров с таможенной территории Таможенного союза в связи с окончанием таможенных операций.

Уклонение от уплаты таможенных платежей - это умышленные действия, направленные на неуплату таможенных платежей и повлекшие полное или частичное не поступление денежных средств в федеральный бюджет. Способ уклонения может быть любым, он конститутивным признаком не является. Состав сконструирован как материальный: обязательным признаком преступления является крупный размер ущерба. Обязательный признак объективной стороны - причинная связь между уклонением и указанным ущербом. Преступление окончено в момент фактической неуплаты таможенных платежей в срок, установленный таможенным законодательством. Так, при ввозе товаров таможенные пошлины должны быть уплачены не позднее 15 дней со дня предъявления товаров в таможенный орган в месте их прибытия на таможенную территорию Российской Федерации или со дня завершения внутреннего таможенного транзита по таможенной территории Таможенного союза. При вывозе товаров таможенные пошлины должны быть уплачены не позднее дня подачи таможенной декларации.

На российском участке таможенной границы эти действия оцениваются как административный деликт, а на участках Республик Беларусь и Казахстан совершение экономической контрабанды по-прежнему остается преступлением. Позиция Российской стороны аргументируется избыточностью уголовной ответственности за совершение экономической

контрабанды. Несогласованность уголовного законодательства государств Таможенного союза можно объяснить этапом становления союза. Вполне возможно, что в будущем уголовно-правовой цикл законодательства в части таможенных преступлений стран Таможенного союза будет унифицирован, иначе существование союза с различным национальным законодательством будет затруднительным. Ответственность за контрабанду в новой редакции предусмотрена в гл. 24 "Преступления против общественной безопасности".

Предъявление для таможенного оформления и контроля товаров, перемещаемых физическими лицами для личного пользования, начисление и взимание таможенных платежей производятся в упрощенном порядке, то есть механизм исчисления таможенных платежей и порядок совершения таможенных операций в отношении товаров, предназначенных для личного пользования, отличается от порядка совершения таможенных операций в торговом обороте. Однако, несмотря на это, даже упрощенный порядок вызывает ряд вопросов и нареканий.

Так, например, вызывает вопросы критерий установления единых ставок на автомобили для личного пользования, ввозимые на территорию Таможенного союза физическими лицами. На данный момент такими критериями являются единые ставки таможенных пошлин и налогов на автомобили, с момента выпуска которых прошло менее трех лет, от 3 до 5 лет и более 5 лет.

Известно, что уже в первый год эксплуатации автомобиль теряет значительную часть цены от первоначальной стоимости. А в соответствии с приложением N 5 Соглашения Комиссии Таможенного союза от 18.06.2010 "О порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу Таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском в свободное обращение" единые ставки таможенных пошлин и налогов на новые автомобили и на автомобили, с момента выпуска которых прошло менее трех лет, одинаковы.

Рассмотрим подобное сходство на практических примерах 1 и 2.

Пример 1.

В 2011 году по договору купли-продажи физическое лицо ввозит в Российскую Федерацию легковой автомобиль для личного пользования из Германии. Автомобиль - "Opel Antara", страна происхождения - Германия, год выпуска - 2011, рабочий объем двигателя - 2405 куб. сантиметров, 140 л.с., фактурная стоимость - 22 190 евро. Курс валюты: 1 евро = 40 руб.

Таможенные платежи составят 531 000 руб.

Пример 2.

В 2011 году по договору купли-продажи физическое лицо ввозит в Российскую Федерацию легковой автомобиль для личного пользования из Германии. Автомобиль - "Opel Antara", страна происхождения - Германия, момент выпуска - декабрь 2008 г., рабочий объем двигателя - 2405 куб. сантиметров, 140 л.с., фактурная стоимость - 19 300 евро. Курс валюты: 1 евро = 40 руб.

Таможенные платежи составят 531 000 руб.

Анализируя вышеуказанные примеры, можно сделать вывод, что на новый автомобиль и на автомобиль, с момента выпуска которого прошло чуть менее трех лет, суммы таможенных пошлин и налогов, подлежащие уплате, одинаковы. Несмотря на то, что оба автомобиля попадают в один диапазон расчета таможенных платежей, второй из них, выпущенный в декабре 2008 г., был приобретен физическим лицом по цене в 1,2 раза (на 13%) меньше, чем новый автомобиль.

Также за время эксплуатации автомобиля "Opel Antara" 2008 года выпуска до ввоза его в Российскую Федерацию у транспортного средства могли возникнуть многочисленные технические проблемы и поломки. Так, в среднем за свои первые три года эксплуатации легковой автомобиль может приобрести следующие технические отказы и нарушения в работе: загрязнение или коррозия задних выхлопных труб, нарушение герметичности вклеенных стекол, ослабление мощности отопителя салона, нарушения работы двигателя, изменение направленности шин, нарушения в работе

освещения, нарушения лакокрасочного покрытия, нарушения в работе подвески и т.д.

Перечень отказов и нарушений в работе автомобиля, появляющихся в первые три года эксплуатации, кажется неисчерпаемым, а таможенные платежи на такое транспортное средство приравнены к таможенным платежам на новый автомобиль, который еще не имеет подобных проблем. Ввиду этого было бы целесообразно разграничить единые ставки таможенных пошлин и налогов на автомобили, с момента выпуска которых прошло менее трех лет, на:

1) новые автомобили без пробега;

2) автомобили, бывшие в употреблении, но с момента выпуска которых прошло не более трех лет.

Таким образом, подобное разграничение поможет оценивать более реально подлежащие уплате таможенные платежи, применимые к легковым автомобилям для личного пользования.

Но и этого будет не совсем достаточно для того, чтобы действительно упростить порядок исчисления и уплаты таможенных платежей в отношении легковых автомобилей, ввозимых в Российскую Федерацию физическими лицами.

Много трудностей у физических лиц возникает на стадии внесения обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов в отношении ввозимых ими легковых автомобилей. Не всегда декларант проинформирован о том, что еще до ввоза автомобиля в Российскую Федерацию необходимо внести депозит на счет таможенного органа по месту жительства.

Конечно, в момент ввоза физическим лицом автомобиля для личного пользования по месту его жительства депозит может быть внесен любым заинтересованным лицом в пользу физического лица, осуществляющего ввоз, но потребуется доверенность. Тогда физическому лицу, ввозящему транспортное средство, все же необходимо будет следовать к своему месту жительства, а ввезенный автомобиль будет простаивать на складе

временного хранения, что не очень выгодно декларанту ,потому что ему придется дополнительно оплатить хранение автомобиля.

Также действия должностных лиц таможенных органов, которые производят расчет подлежащих уплате таможенных платежей, дублируются: сначала они рассчитывают таможенные пошлины и налоги для внесения обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов физическим лицом до ввоза автомобиля на территорию Таможенного союза, а затем по прибытии такого физического лица на территорию Таможенного союза уже с приобретенным легковым автомобилем должностные лица таможенных органов снова производят расчет подлежащих уплате таможенных пошлин и налогов, но с учетом изменений валютного курса и исходя из разницы вычета или доплаты к внесенному ранее обеспечению уплаты таможенных пошлин и налогов.

Для упрощения порядка исчисления таможенных пошлин и налогов в отношении легковых автомобилей для личного пользования нет необходимости производить двойные действия должностным лицам таможенных органов.

До ввоза автомобиля на таможенную территорию Таможенного союза по месту жительства физического лица должна быть произведена уплата обеспечения таможенных платежей в определенном процентном размере от стоимости ввозимого в будущем автомобиля либо от его рабочего объема двигателя. Сам же расчет уплаты таможенных платежей было бы правильным производить в таможенном органе по месту таможенного оформления уже ввезенного транспортного средства, где и будет уплачена недостающая сумма разницы от суммы, уплаченной физическим лицом по обеспечению уплаты таможенных пошлин и налогов, и суммы, подлежащей уплате к конкретному ввезенному легковому автомобилю, исходя из валютного курса на день оформления такого транспортного средства.

Также необходимо предоставить физическим лицам возможность полной уплаты таможенных платежей в отношении ввезенных легковых

автомобилей для личного пользования в месте таможенного оформления такого транспортного средства на случай, если физическое лицо не внесет обеспечение уплаты таможенных пошлин и налогов по месту своего жительства до ввоза автомобиля.

Но при этом на сумму обеспечения уплаты таможенных пошлин и налогов, которая подлежала бы уплате до ввоза автомобиля на таможенную территорию Таможенного союза, должен быть начислен определенный процент в качестве возмещения несвоевременной уплаты обеспечения таможенных пошлин и налогов на счет таможенного органа.[22]

Таким образом, подобная система исчисления таможенных платежей позволит упростить порядок исчисления таможенных платежей в отношении легковых автомобилей для личного пользования и сделать его более рациональным и более точным.

Заключение

В тех условиях торгово-экономических отношений России, которые существуют на сегодняшний день контроль безопасности товаров представляет собой эффективный не тарифный метод регулирования импортных товарных потоков, что не только обеспечивает санитарно-гигиеническое благополучие перемещаемых через границу товаров, но и формирует требовательный подход к импортируемым товарным поставкам. При этом контрагенты по коммерческой деятельности, прежде чем выйти на рынки России и Таможенного союза, должны в обязательном порядке согласовать все технические детали, связанные со стандартизацией, с сертификацией и требованиями безопасности, действующими внутри Таможенного союза. Евразийская экономическая комиссия проводит большую нормативно-законодательную работу в этом направлении. На

[22] Статья: Практика применения таможенных платежей в отношении автомобилей, ввозимых физическими лицами для личного потребления (Попова Е.В.) ("Таможенное дело", 2011, N 4)

официальном сайте ЕЭК размещен ряд правовых актов, направленных на обеспечение безопасности товаров, перемещаемых через границу Таможенного союза.

Нормативно-правовая база внешнеэкономической деятельности, в большей степени ориентированная на международный уровень, позволяет пересмотреть существующие либо создать единые стандарты организации таможенного дела, гармонизированные с остальным миром. Не случайно Россия является членом Всемирной таможенной организации (World Customs Organization - WCO), а с 3 ноября 2010 г. присоединилась к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур, что было ожидаемо, учитывая тот факт, что разработка проекта таможенного кодекса Таможенного союза во многом основывалась на нормах данной Конвенции (Кожанков, 2011). Полагаю, что все эти нововведения, выраженные на уровне нормативно-законодательных инициатив, позволят таможенной системе России достигнуть новых стандартов контроля, обеспечив наиболее рациональную таможенную политику, максимально отвечающую интересам страны, но с учетом требований мирового сообщества.

К значительному достижению последнего времени в системе внешнеэкономической политики государства следует отнести вступление на принципах консенсуса в престижную Всемирную торговую организацию (далее - ВТО) (World Trade Organization - WTO), открывающее новую страницу сотрудничества с ведущими партнерами на мировой арене. Здесь важно отметить, что между странами, которые входят в Таможенный союз, была достигнута договоренность об индивидуальном присоединении к ВТО, а не в виде блока государств, формирующих Единое экономическое пространство (Портанский, 2011). Кроме того, вступление в ВТО предполагает переходный период, который просто необходим российской экономике для адаптации к формированию конкурентоспособной отечественной промышленности, способной полноценно отстоять свои

позиции на фоне постепенного снижения ставок ввозных таможенных пошлин.

Список использованных источников

Нормативно-правовые акты

1. Договор между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан и Российской Федерацией от 27 ноября 2009 г. "О Таможенном кодексе Таможенного союза" с изменениями, внесенными Протоколом "О внесении изменений и дополнений в Договор о Таможенном кодексе Таможенного союза" от 16 апреля 2010 г. // Официальный интернет-сайт Комиссии Таможенного союза: www.tsouz.ru.

2. Таможенный кодекс Таможенного союза, принятый Договором между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан и Российской Федерацией от 27 ноября 2009 г. "О Таможенном кодексе Таможенного союза" // Официальный интернет-сайт Комиссии Таможенного союза: www.tsouz.ru.

3. Соглашение между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан и Российской Федерацией от 18 июня 2010 г. "О порядке перемещения физическими лицами товаров, в том числе, легковых автомобилей для личного пользования через таможенную границу Таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском" // Официальный интернет-сайт Комиссии Таможенного союза: www.tsouz.ru.

4. Приложение 5 к Соглашению между Республикой Беларусь, Республикой Казахстан и Российской Федерацией от 18 июня 2010 г. "О порядке перемещения физическими лицами товаров, в том числе, легковых

автомобилей для личного пользования через таможенную границу Таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском" // Официальный интернет-сайт Комиссии Таможенного союза: www.tsouz.ru.

5. Протокол об отдельных временных изъятиях из режима функционирования единой таможенной территории Таможенного союза, заключенный Республикой Беларусь, Республикой Казахстан и Российской Федерацией 5 июля 2010 г. // Официальный интернет-сайт Комиссии Таможенного союза: www.tsouz.ru.

6. Письмо ГТК России от 23 марта 2001 г. N 01-20/11052 "О пунктах принятия уведомлений" (в ред. от 22 января 2004 г.) // СПС "КонсультантПлюс".

7. Письмо ФТС России от 1 октября 2010 г. N 01-11/47866 "О совершении таможенных операций и таможенном контроле автомобилей для личного пользования, перемещаемых через российско-белорусский либо российско-казахстанский участки Государственной границы Российской Федерации" // Официально не публиковалось.

8. Решение Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 года N 311 "Об Инструкции о порядке совершения таможенных операций в отношении товаров для личного пользования, перемещаемых физическими лицами через таможенную границу, и отражении факта признания таких товаров не находящимися под таможенным контролем" // http://www.tsouz.ru/ - официальный сайт Комиссии Таможенного союза (дата обращения: 29.06.2013).

9. Определение Верховного суда Республики Карелия от 5 июля 2011 года по делу N 33-1929/2011 // Документ опубликован не был. СПС "КонсультантПлюс".

10. Приказ ФТС РФ от 22 сентября 2010 года N 1746 "Об установлении компетенции таможенных органов по совершению

таможенных операций в отношении товаров определенного вида, перемещаемых физическими лицами" // Российская газета. 15.10.2010. N 234.

11. Письмо ФТС России от 28 сентября 2012 года N 01-11/48569 "Обзор практики рассмотрения ФТС России жалоб физических и юридических лиц на решения, действия (бездействие) таможенных органов в области таможенного дела" // Документ опубликован не был. СПС "КонсультантПлюс".

12. Письмо ФТС РФ от 19 июля 2011 года N 04-30/34327 "О направлении памяток" // СПС "КонсультантПлюс". Обращаем внимание, что текст письма содержит очень полезную Памятку для физических лиц, следующих через таможенную границу Таможенного союза на автомобильных транспортных средствах (см.: Таможенные ведомости. 2011. N 10).

13. Конвенция о дорожном движении (заключена в г. Вене 8 ноября 1968 года) // На русском языке документ официально опубликован не был. СПС "КонсультантПлюс".

14. Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 18.06.2010 (ред. от 10.10.2014) «О порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском» (вместе с «Порядком определения момента выпуска и объема двигателя авто-, мототранспортного средства») // Собрание законодательства РФ. – 2011. – N 15. – ст. 2033.

15. Соглашение между Правительством РФ, Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан от 18.06.2010 (ред. от 10.10.2014) «О порядке перемещения физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу таможенного союза и совершения таможенных операций, связанных с их выпуском» (вместе с «Порядком определения момента выпуска и объема двигателя авто-,

мототранспортного средства») // Собрание законодательства РФ. – 2011. – N 15. – ст. 2033.

16. Приказ МВД РФ N 496, Минпромэнерго РФ N 192, Минэкономразвития РФ N 134 от 23.06.2005 (ред. от 19.01.2011) «Об утверждении Положения о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств» // Российская газета. – 01.04.2011. – N 69.

17. Постановление Правительства Российской Федерации от 30.08.2012 (ред. от 26.12.2013) N 870 "Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств"

18. Лимская декларация руководящих принципов контроля. Принята IX. Конгрессом Международной организации высших органов. финансового контроля (ИНТОСАИ) в г. Лиме (Республика Перу) в 1977 году // Официальный сайт Счетной Палаты РФ. Режим доступа: http://www.ach.gov.ru/ru/international/limskay/

19. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Заключена в Киото 18.05.1973) (в ред. Протокола от 26.06.1999) // СПС «Консультант Плюс», 2013 г.

20. О принятии Технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств": решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. N 877. С. 3.2 (вместе с "ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств") // СПС "КонсультантПлюс".

21. Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств: Постановление Правительства Российской Федерации от 30 августа 2012 г. N 870, п. 8 // Собрание законодательства Российской Федерации. 2012. N 36. Ст. 4919.

Учебная и специальная литература

22. Холостякова Е.А. Совершенствование таможенного обслуживания транспортно-грузового потока // Таможенное взаимодействие, экономические связи и правовое регулирование в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Таможенном союзе: сборник материалов международной научной конференции. – Владивосток: РИО ВФРТА, 2012. С. 148-152

23. "Пояснения к единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС)" (ред. от 02.12.2014) (Том V. Разделы XVI - XXI. Группы 85 - 97)

24. Матвиенко Г.В.Упрощенный таможенный процесс: вопросы правоприменения в условиях интеграции "Таможенное дело", 2013, N 1

25. "Наднациональное и национальное регулирование в Таможенном союзе ЕврАзЭС: на примере таможенной пошлины"(под ред. А.Н. Козырина "Институт публично-правовых исследований", 2014

26. Статья: Реализация финансово-правового статуса таможенных органов Российской Федерации (Аверичева И.Л.) ("Реформы и право", 2014, N 4)

27. Юридическая техника: Учеб. пособие / Под ред. чл.-кор. Т.Я. Хабриевой, проф. Н.А. Власенко. М.: Эксмо, 2013. С. 69.

28. Об утверждении Технического регламента о безопасности колесных транспортных средств: Постановление Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. N 720: в ред. от 6 октября 2011 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. 2009. N 38. Ст. 4475; 2011. N 42. Ст. 5922.

29. По оценкам ФТС России, потери бюджета в результате снижения уровня таможенного обложения ввиду вступления в ВТО в 2013 г. составят 216 млрд., а в 2014 г. - 315 млрд. руб. Из выступления Н.М. Блинова на конференции, прошедшей 19 октября 2012 г. в Российской таможенной академии, на тему: "Актуальные проблемы совершенствования теории и

практики таможенного дела в условиях вступления России во Всемирную торговую организацию".

30. Минэкономразвития приводит иные данные: "Прямые бюджетные убытки от присоединения России к ВТО могут составить 188 млрд. руб. в 2013 году и еще 257 млрд. руб. в 2014 году. При этом реальные потери должны быть меньше на фоне роста объемов внешней торговли. Эксперты считают, что указанные цифры для бюджета значимы, но рассчитывают на увеличение объема собираемых налогов". См.: Геворкян А. 450 миллиардов для ВТО // Новые известия. 2012. 11 июля.

31. Статья: Угон не освобождает от пошлины (Пшеницын О.) ("ЭЖ-Юрист", 2012, N 48)

32. Статья: Концептуальные основы развития администрирования таможенных платежей в Российской Федерации (Чуватова И.С.) ("Таможенное дело", 2011, N 4)

33. Статья: Практика применения таможенных платежей в отношении автомобилей, ввозимых физическими лицами для личного потребления (Попова Е.В.) ("Таможенное дело", 2011, N 4)

34. Свинухов В.Г., Сенотрусова С.В. Правовое регулирование декларирования товаров при осуществлении таможенных операций "Право и экономика", 2013, N 4

35. Сенотрусова С.В. "Таможенный контроль: Учебное пособие" "Магистр", "Инфра-М", 2013

36. Молчанов А.А. К вопросу о квалификации деяний, выражающихся в недоставке либо утрате товаров, перевозимых транзитом"Российский следователь", 2011, N 11

37. "Научно-практический комментарий к Таможенному кодексу Таможенного союза ЕврАзЭС" постатейный под ред. А.Н. Козырина Подготовлен для системы КонсультантПлюс, 2013

38. Ермошина Е.Л. Таможенное регулирование на территории РФ "НДС: проблемы и решения", 2010, N 8 Сенотрусова С.В "Таможенный контроль: Учебное пособие" "Магистр", "Инфра-М", 2013

39. "Научно-практический комментарий к Таможенному кодексу Таможенного союза ЕврАзЭС" (постатейный)под ред. А.Н. Козырина Подготовлен для системы КонсультантПлюс, 2013)

40. "Правовое регулирование внешнеэкономической деятельности в условиях вступления Российской Федерации во Всемирную торговую организацию: Монография" под ред. Г.К. Дмитриевой "Норма", "Инфра-М", 2013

41. "Комментарий к Федеральному закону от 27 ноября 2010 г. N 311-ФЗ "О таможенном регулировании в Российской Федерации" (постатейный) под ред. С.А. Овсянникова, Г.Н. Комковой Подготовлен для системы КонсультантПлюс, 2012

42. Барзилова И.С. Понятие и юридическая природа правовых режимов "Lex russica", 2013, N 11

43. Барзилова И.С. "Lex russica", 2013, N 11

44. Статья: Система принципов организации таможенного контроля товаров, в том числе, легковых автомобилей и транспортных средств (Степаненко С.М.) ("Транспортное право", 2012, N 3)

Выпускная квалификационная работа выполнена мной самостоятельно.

Использованные в работе материалы и концепции из опубликованной научной литературы и других источников имеют ссылку на первоисточники. Библиография включает ___44___ наименования.

Экземпляр выпускной квалификационной работы сдан на кафедру/в деканат «___» _____2015 г.

_____ _____

(подпись студента) (фамилия, имя, отчество студента)