4. Райзберг, Б. А. Современный экономический словарь / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. — 6-е изд., перераб. и доп. — Москва: ИНФРА — М. — 2018. — 512 с.
5. Сухарев А.Н. Модернизация механизмов развития экономики России. /Монография. Тверь: Твер. гос. Ун — т. — 2019. — С. 116.
6. Тосунян Г.А., Емелин А.В. Валютное право Российской Федерации: учебное пособие / Г.А. Тосунян, А.В. Емелин. — М.: ДЕЛЮ. — 2018. — С. 549.
7. Цидилина И. А. Администрирование таможенных платежей как направление финансовой деятельности государства (финансово — правовой аспект). — М.: Юстицинформ. — 2019. — С. 17.
8. Официальный сайт Федеральной таможенной службы Российской Федерации. — Электронный ресурс. — [Режим доступа]: URL: <http://customs.ru>.

Гомон И.В., Старцева А.Н., Кубанова С.В.

**Проблемы и пути развития таможенного контроля транспортных средств,
перемещаемых физическими лицами для личного пользования**

*Калужский Государственный Университет имени К. Э. Циолковского
(Россия, Калуга)*

doi: 10.18411/trnio-01-2022-86

Аннотация

Актуальность выбранной для исследования темы заключается в том, что в настоящее время работа с физическими лицами является одним из основных видов деятельности таможенных органов. Перемещение транспортных средств для личного пользования через таможенную границу физическими лицами на сегодняшний день является одним из важных вопросов таможенной политики Российской Федерации. В связи с переменами в политической и экономической жизни государства, у значительного числа граждан появилась возможность ввозить транспортные средства из разных зарубежных стран, что не являлось возможным в прошлое время. Перемещаемые физическими лицами для личного пользования транспортные средства оказывают существенное влияние на экономику страны.

Ключевые слова: таможенный контроль, транспортные средства, физические лица, личное пользование, проблемы, перспективы развития, ЕАЭС.

Abstract

The relevance of the topic chosen for the study lies in the fact that currently working with individuals is one of the main activities of customs authorities. The movement of vehicles for personal use across the customs border by individuals today is one of the important issues of the customs policy of the Russian Federation. Due to changes in the political and economic life of the state, a significant number of citizens have the opportunity to import vehicles from different foreign countries, which was not possible in the past. Vehicles moved by individuals for personal use have a significant impact on the country's economy.

Keywords: customs control, vehicles, individuals, personal use, problems, development prospects, EAEU.

На сегодняшний день актуальными проблемными вопросами таможенного контроля транспортных средств, перемещаемых физическими лицами для личного пользования, являются вопросы, связанные с ввозом и легализацией легковых автомобилей. Рассмотрение и изучение проблемных вопросов позволяет выявить причины их возникновения и на основе которых разрабатываются методы устранения таких проблем.

С 22 августа 2012 года Россия стала полноправным членом Всемирной торговой организации (далее – ВТО). Одним из условий вступления РФ в ВТО являлось снижение таможенных пошлин на ввозимые легковые автомобили иностранного производства. В итоге продажная цена иномарок упала, что создало угрозу отечественному автопрому, так как автомобильная промышленность России оказалась недостаточно неконкурентоспособной. Также соблюдение всех правил ВТО затрудняло реализацию стратегии развития автопрома,

согласно которой к 2020 году 80% продаваемых в России легковых автомобилей должны были производиться на территории страны.

Таким образом, государство приняло меры по реализации политики протекционизма с целью защиты отечественного автопрома в рамках ВТО. Следует отметить, что в рамках ВТО эти защитные меры не должны способствовать повышению таможенных пошлин. Поэтому одним из способов компенсации потери налогов был утилизационный сбор.

Утилизационный сбор утвержден Постановлением Правительства РФ от 26.12.2013 г. № 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации». Сделано это было под видом борьбы за чистоту окружающей среды. Таким образом, импортируемые иномарки были обложены новым сбором, а внутренние автопроизводители смогли поднять цены на свою продукцию. Утилизационный сбор уплачивают заводы-изготовители и импортеры (в том числе физические лица, кроме дипломатов и беженцев) автомобилей. Без уплаты сбора таможенные органы не выдают ПТС.

Следующей мерой защиты отечественного автопрома стала система «ЭРА-ГЛОНАСС».

С 1 января 2017 года в соответствии с п. 5 Приложения № 4 Технического регламента (ТР ТС 018/2011) для выдачи ПТС требуется оснащение ввозимых легковых автомобилей устройством вызова экстренных оперативных служб. Таким устройством является «ЭРА-ГЛОНАСС». Данная мера защиты отечественного производителя направлена на сокращение количества ввозимых новых и поддержанных легковых автомобилей иностранного производства в Российскую Федерацию.

Обязательная установка этой системы на все легковые автомобили, ввозимые на таможенную территорию Союза, усложнила процедуру получения сертификата безопасности конструкции транспортного средства (СБКТС), что привело к сокращению количества ПТС, выдаваемых таможенными органами. Однако количество легковых автомобилей иностранного производства, ввозимых физическими лицами для личного пользования, не уменьшилось.

Результатами введения вышеизложенных мер по защите отечественного автопрома стали незначительные расходы физического лица на уплату утилизационного сбора (при ввозе автомобиля с момента выпуска которого прошло не более 3 лет – 3400 рублей; от 3 лет – 5200 рублей) и на установку системы «ЭРА-ГЛОНАСС» (от 10 до 30 тыс. рублей).

Таким образом, исходя из фактора затратности, который является наиболее значимым фактором защиты отечественного автопрома, можно сделать вывод, что введенные меры по защите отечественного производителя не являются эффективными.

С целью совершенствования таможенного контроля транспортных средств, перевозимых физическими лицами для личных целей можно выделить следующие предложения.

- Для улучшения таможенного контроля в отношении транспортных средств, перемещаемыми физическими лицами для личного пользования, пересмотреть ставки существующего утилизационного сбора в сторону его увеличения, что приведет в конечном итоге к снижению числа физических лиц, перемещающих транспортные средства для личных целей и соответственно к защите экономических интересов отечественного автопрома.
- Для повышения результативности таможенного контроля, наличия и работоспособности системы Эра-Глонасс разработать методику, позволяющую демонстрировать реальную работоспособность данной системы (возможно привлечение специалистов АО «Глонасс» на основании договора с ФТС РФ) в таможенном органе, осуществляющим таможенный

контроль за перемещением физическими лицами транспортных средств для личного пользования.

Все чаще таможенные органы сталкиваются с подделкой Свидетельств о безопасности конструкции транспортного средства (СБКТС – далее) с целью получения ПТС на транспортные средства, которые не соответствуют Техническому регламенту. Основными причинами несоответствия Техническому регламенту являются:

- экологический класс;
- оснащение устройством вызова экстренных оперативных служб «ЭРА-ГЛОНАСС»;
- безопасность конструкции.

В целях исключения предоставления в таможенные органы поддельных СБКТС необходимо разработать систему (механизм) оповещения таможенных органов о выдаче таких свидетельств.

Первый способ - направление информации в таможенные органы об обращении физического лица за получением свидетельства СБКТС (с указанием регистрационного номера и даты выдачи). При этом таможенные органы будут иметь возможность проверить обращалось ли физическое лицо за получением такого свидетельства.

Второй способ - выдача на руки физическому лицу СБКТС на бумажном носителе с защищенными свойствами документа водяными знаками, голограммами, а также обязательной регистрацией и направлением информации в таможенные органы.

Возможна разработка и других способов идентификации, выдаваемых СБКТС. Такая система в целом позволит в значительной степени сократить представление в таможенные органы поддельные документы.

Однако в настоящее время самым распространенным преступлением при ввозе легковых автомобилей физическими лицами для личных целей является изменение или замена VIN-кода транспортного средства. Делается это с целью легализации похищенных или незаконно изъятых автомобилей. Затем данные автомобили ввозятся на таможенную территорию Евразийского экономического союза физическими лицами для личного пользования с последующим получением ПТС в таможенных органах.

VIN-код транспортного средства представляет собой комбинацию цифровых и буквенных условных обозначений, которые присваиваются с целью идентификации, является необходимым элементом маркировки и индивидуален для каждого транспортного средства в течение 30 лет.

VIN-код обладает следующей структурой: WMI, VDS, VIS. Первая часть VIN-кода (первые 3 символа) представляет собой международный идентификационный код изготовителя (WMI), позволяющий идентифицировать изготовителя транспортного средства и состоит из трех букв или букв и цифр.

Согласно ISO 3780 буквы и цифры, которые используются в первых двух знаках WMI, закрепляют за страной и контролируют международное агентство – Общество автомобильных инженеров (SAE), работающее под руководством Международной организации по стандартизации (ISO).

Вторая часть VIN-кода представляет собой описательную часть идентификационного номера (VDS), состоящее из шести знаков (в случае, если индекс транспортного средства состоит менее чем из шести знаков, то на незаполненные места последних знаков VDS (справой стороны) ставятся нули, обозначающие, в основном, модель и модификацию транспортного средства в соответствии с конструкторской документацией (КД).

Третья часть VIN-кода – это указательная часть идентификационного номера (VIS), состоящее из восьми знаков (цифр и букв), из которых последние четыре знака должны быть цифрами. Первый знак VIS указывает код года изготовления транспортного средства, последующие знаки обозначают порядковый номер транспортного средства, которые присваивается заводом-изготовителем.

За производителем могут закрепляться несколько WMI, но один и тот же номер запрещается закреплять за другим производителем автомобиля минимум в течение 30 лет с того момента, как он первый раз был использован предыдущим производителем.

VIN-код должен быть нанесен непосредственно на изделие (несъемную часть), в места, которые наименее подвержены разрушению в случае дорожно-транспортного происшествия. Одно из выбранных мест должно находиться с правой стороны (по ходу движения транспортного средства). Так, на кузове легкового автомобиля VIN-код находится в двух местах: в передней и задней частях.

Существует два распространенных способа изменения идентификационного номера ТС.

- 1) Полное уничтожение первичной маркировки или маркировочной панели с заменой их на другие.
- 2) Частичное сохранение первичной маркировки с изменениями данных, которые достигаются следующими способами.
 - Добивка недостающих элементов в знаках первичной маркировки, которые имеют сходное начертание со знаками требующейся (вторичной) маркировки поверх знаков первичной (к примеру, 1 - 4, 6 - 8, 3 - 8).
 - Забивание отдельных знаков первичной маркировки и нанесение на их место других. Лишние элементы знаков заполняют пластичными массами и окрашивают.
 - Углубление участка маркировки, нанесение на первичную маркировку слоя металла или пластичной массы и тиснение на полученной поверхности рельефа требующейся (вторичной) маркировки с дальнейшей окраской участка кузова.
 - Углубления участка с маркировкой и закрепление на данном месте (сваркой или наклеиванием) участка панели с другой маркировкой.

Для целей идентификации VIN-кода на таможенном посту применяется техническое средство таможенного контроля – программно-аппаратный комплекс «Зоркий». Комплекс Зоркий имеет разрешительную способность 37 (мкм), что позволяет рассмотреть номерную зону без лакокрасочного покрытия. В целях выявления случаев VIN-кода на транспортном средстве предполагается увеличить разрешительную способность комплекса до показателей, позволяющих рассмотреть номерную зону как без лакокрасочного покрытия, так и с ним.

Данные рекомендации помогут устранить изученные проблемные вопросы, а также усовершенствовать таможенный контроль транспортных средств, перемещаемых физическими лицами для личного пользования.

1. «Таможенный кодекс Евразийского экономического союза» (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 01.01.2018). // СПС «Консультант Плюс». [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/
2. Андриашин Х.А. Таможенное право: учебное пособие / Х.А. Андриашин, В.Г. Свинухов, В.В. Балакин. - М.: Академия, 2017. - 367 с.
3. Бондаренко Н.П., Тихонов А.В. Таможенный контроль после выпуска товаров – основной вектор деятельности ФТС России // Вестник Ростовского филиала российской таможенной академии. 2017 г. – С – 72-78.
4. Васянина, Е.Л. Развитие фискальной системы России в современных экономических условиях/Е.Л. Васянина // Налоги.- 2018 г. -
5. № 4.- С. 6 - 9.
6. Дорожкина, Т.В. Современные тенденции развития таможенного контроля в РФ / Т.В. Дорожкина, Г.И. Лазарев // Экономика и социум. –2019 г. –№ 5 (60). –С. 544-548.
7. Гуленцова К.М. Общий порядок и особенности уплаты таможенных платежей в современных условиях. // В сборнике: Приоритеты социально-экономического развития евразийского пространства / сборник статей Международной научно-практической конференции. – 2018 г. – С. 20-23.
8. Кулешов А.В. Организация таможенного контроля товаров и транспортных средств Учеб. пособие.- М.: РТА, 2019 г. – 224 с.
9. Федеральная таможенная служба: официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.customs.ru> (дата обращения: 25.12.2021 г.).