

УДК 341.17

***ПРАКТИКА ВЗИМАНИЯ ТАМОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ ПРИ  
ПЕРЕМЕЩЕНИИ ТОВАРОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЧЕРЕЗ  
ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ ЕАЭС***

***Горина А.С.,***

*студент*

*Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского  
Россия, г. Калуга*

***Джураев А.Д.,***

*студент*

*Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского  
Россия, г. Калуга*

***Юдина А.Д.***

*студент*

*Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского  
Россия, г. Калуга*

***Мигел А.А.***

*к.э.н., доцент*

*Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского  
Россия, г. Калуга*

**Аннотация:** В статье рассматриваются практические вопросы применения таможенных тарифов в странах ЕАЭС в отношении товаров и транспортных средств при их перемещении через таможенную границу. В условиях развития форм международного внешнеэкономического сотрудничества в приоритете

становятся льготные таможенные условия, способствующие развитию внешнеторгового оборота, активизации предпринимательской деятельности с целью развития российско-иностранного сотрудничества в вопросах экспортно-импортного взаимодействия. В условиях сформированного рыночного пространства снижение таможенных пошлин выступает фактором стимулирования торговых взаимодействий стран Союза, в том числе по вопросу перемещения товаров и транспортных средств. Решения по снижению порога беспошлинной торговли и повышению таможенного тарифа нацеленные на пополнение бюджета ЕАЭС, увеличение товарооборота внутреннего рынка, повышение конкурентоспособности стран-участниц на данном этапе требуют комплексной оценки их последствий.

**Ключевые слова:** таможенные условия, таможенные пошлины, тарифные преференции, таможенная процедура, международное сотрудничество, тариф ЕАЭС.

***PRACTICE OF COLLECTING CUSTOMS PAYMENTS WHEN MOVING  
GOODS AND VEHICLES THROUGH THE CUSTOMS BORDER OF THE  
EAEU***

***Gorina A.S.,***

*student*

*Kaluga State University K.E. Tsiolkovsky*

*Russia, Kaluga*

***Dzhuraev A.D.,***

*student*

*Kaluga State University K.E. Tsiolkovsky*

*Russia, Kaluga*

***Yudina A.D.***

*student*

*Kaluga State University K.E. Tsiolkovsky*

*Russia, Kaluga*

***Miguel A.A.***

*Candidate of Economic Sciences, Associate Professor*

*Kaluga State University K.E. Tsiolkovsky*

*Russia, Kaluga*

**Abstract:**

The article discusses the practical issues of the application of customs tariffs in the EAEU countries in relation to goods and vehicles during their movement across the customs border. In the context of the development of forms of international foreign economic cooperation, preferential customs conditions are becoming a priority, contributing to the development of foreign trade turnover, enhancing entrepreneurial activity in order to develop Russian-foreign cooperation in matters of export-import interaction. In the conditions of the formed market space, the reduction of customs duties acts as a factor in stimulating trade interactions between the countries of the Union, including on the issue of movement of goods and vehicles. Decisions to reduce the threshold for duty-free trade and increase the customs tariff aimed at replenishing the EAEU budget, increasing the turnover of the domestic market, increasing the competitiveness of the participating countries at this stage require a comprehensive assessment of their consequences.

**Key words:** customs conditions, customs duties, tariff preferences, customs procedure, international cooperation, EAEU tariff

Особое значение для стимулирования внешнеторговой деятельности и развития международного взаимодействия имеют таможенные пошлины.  
Дневник науки | [www.dnevniknauki.ru](http://www.dnevniknauki.ru) | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

Система таможенных пошлин и преференций, применяемая ЕАЭС носит исключительно экономический характер и приоритетно ориентирована на увеличение объема внешнеторгового оборота, расширение географии ввоза товаров, стимулирование развития экономики стран-партнеров.

Суммы ввозных таможенных пошлин распределяются между бюджетами стран ЕАЭС в соответствии с определенными нормативами (Таблица 1).

Таблица 1. - Нормативы распределения сумм ввозных таможенных пошлин по странам ЕАЭС

Страна ЕАЭС	2017-2019 гг., %	2020 год, %	2020 год к 2017-2019гг., изменение в процентных пунктах
Республика Армения	1,220	1,220	0
Республика Беларусь	4,560	4,860	+0,30
Республика Казахстан	7,055	6,955	-0,10
Кыргызская Республика	1,900	1,900	0
Российская Федерация	85,265	85,065	-0,20

Источник: данные Евразийской экономической комиссии (ЕЭК)

С 2020 года по итогам подписания протокола о внесении изменений в договор ЕАЭС установлены откорректированные нормативы распределения сумм ввозных таможенных пошлин для Беларуси, Казахстана и Российской Федерации. При этом для РФ и Казахстана нормативы были снижены, для Беларуси - увеличены.

Главным инициатором перехода на новые правила стала Республика Беларусь, убытки которой составляли 150-200 млн. долларов в год. Отсюда и предложение по пересмотру индикаторов один раз в три года.

Работа по пересмотру нормативов велась с 2017 года. Сложности для членов Высшего Евразийского экономического совета состояли в том, что каждая страна отстаивает наиболее выгодный для себя вариант. Принятые

решения на практике продемонстрировали готовность ЕЭК максимально учитывать интересы участников Союза. Таким образом, произошло перераспределение ввозных пошлин в пользу Республики Беларусь, но при этом повышается ответственность её таможенных органов в отношении контроля товаров, ввозимых на территорию стран Союза [1].

Целенаправленная работа по совершенствованию методики формирования нормативов распределения сумм ввозных таможенных пошлин по странам ЕАЭС будет продолжена.

Вопрос увеличения объема таможенных платежей, поступающих в бюджет стран-участниц ЕАЭС во многом зависит от решений, принимаемых уполномоченными органами самих государств [6].

В части выполнения фискальных функций при перемещении товаров и транспортных средств через границу Казахстана, её таможенная служба в последние годы констатирует повышение своей роли в формировании республиканского бюджета. С января 2020 года были введены новые нормы беспошлинного ввоза товаров для личного пользования, международных посылок для физических лиц — 200 евро и 31 килограмм.

В настоящее время нормы, в пределах которых товары для личного пользования ввозятся на таможенную территорию Евразийского экономического союза без уплаты таможенных пошлин составляют 500 евро и 31 кг в течение 1 календарного месяца в адрес одного физического лица [2].

Еще в 2019 году по решению совета ЕЭК порог беспошлинного ввоза товаров из-за границы наземным или морским транспортом был снижен с 1500 до 500 евро, в международных почтовых отправлениях - с 1000 до 500 евро. Основание: уравнивать республику Казахстан в правах со странами-партнерами ЕАЭС.

Несмотря на рыночный приоритет формирования комфортной экономической площадки для международного сотрудничества и свободного

товародвижения между странами ЕАЭС появляются определенные таможенные ограничения [4].

31 декабря 2019 года закончился льготный период таможенной пошлины на автомобили, ввозимые в Кыргызскую Республику. С начала 2020 года Кыргызстан наравне с другими странами Союза начал использовать новые тарифы в отношении транспортных средств для личного использования.

По новой тарификации растаможивание транспортных средств существенно повысилось в цене. Так, таможенная пошлина на автомобиль Toyota Camry (2009, объем двигателя 2,5 литра) выросла до 13600 долл. по сравнению с 1250 долл. в 2019 году. Одновременно увеличились пошлины для автобусов, грузовых автомобилей и мотоциклов с повышенным уровнем износа. В результате иностранные транспортные средства существенно подорожали.

За 10 месяцев 2020 года закупки машин, оборудования и транспортных средств уменьшились на 27,8% (36,2% общего объема импорта Кыргызской Республики из третьих стран). Если в 2014 году в республику было импортировано 119 тысяч автомашин, в 2017 году - 18 тысяч, то в 2020 году – чуть более 4 тысяч (данные Государственной таможенной службы Кыргызстана).

Кыргызская Республика не отличается высоким уровнем жизни большей части населения. Несмотря на это планируется запретить использование праворульных машин. А ведь многие кыргызстанцы отдают предпочтение этим машинам из-за дешевизны и качества. Решения потребителей как правило согласованы с уровнем их платежеспособного спроса и желанием максимизировать полезность от акта купли-продажи, поднять качество своей жизни [3].

По аналогии с Кыргызстаном сложилась ситуация и в Республике Армения. С 1 января 2020 года в Армении стоимость таможенного оформления автомобилей не из стран ЕАЭС повысилась, как минимум, в 4-5 раз. Армения стала полноправным членом ЕАЭС только в 2015 году. Стране был предоставлен

5-летний переходный период. В это время Армения могла импортировать значительное количество товаров в соответствии с требованием своего законодательства. Таможенные пошлины на импорт автомобилей из третьих стран составляли - 10%, тогда как в странах ЕАЭС ставки были от 30 до 50%.

В 2020 году переходный период завершился и импорт автомобилей в Армению теперь регулируется по общим правилам. В действующих условиях таможенно-тарифного регулирования стремление импортеров ввозить автотранспортные средства в страну с целью получить финансовую выгоду заметно уменьшилось. В 2020 году в Армению было импортировано всего 7300 автомобилей (в основном из США) против 189 тысяч машин в 2019 году. Беспрецедентный рост импорта автомобилей в 2019 году был обусловлен действующими в рамках ЕАЭС льготами, срок которых истек 1 января 2020 года [5].

Наряду с повышением ставок ввозных пошлин на импортируемые автомобили, с 1 января 2020 года в Армении увеличены таможенные пошлины на 700 товаров, ввозимых из стран, не входящих в Евразийский экономический союз. Пошлина на импортируемое в основном из США и Бразилии мясо птицы увеличилась на 3 процентных пункта, достигнув 25%, на замороженное мясо крупного рогатого скота – на 2,5 процентных пункта. Молочные продукты, импортируемые из стран, не входящих в ЕАЭС, стали облагаться таможенной пошлиной в размере не 13%, а 15%.

Ситуация существенного сокращения импорта легковых автомобилей отмечена и в Российской Федерации. По данным Федеральной таможенной службы РФ, за 8 месяцев 2020 года в Россию было ввезено 185 тысяч легковых автомобилей, что на 26% меньше, по сравнению с 2019 годом. Импорт грузовых автомобилей за рассматриваемый период сократился почти на 25%. Таким образом, падение автомобильного рынка страны составило порядка 11% (данные ИА REGNUM). При росте цен и снижении потребительского спроса данный результат является закономерным.

Фактором повышения цен на все новые автомобили категории В, выпускаемые в обращение на территории России в 2020 году стало увеличение утилизационного сбора. Так, по легковым автомобилям с двигателем 1000-2000 см<sup>3</sup> сбор повысился на 94,4 тыс. рублей, с двигателем 2000-3000 см<sup>3</sup> – на 155,6 тыс. рублей, с двигателем от 3500 см<sup>3</sup> – на 263,4 тыс. рублей. Самой массовой считается группа легковых автомашин, которые имеют двигатели от 1000 до 2000 см<sup>3</sup>.

Заметим, что утилизационный сбор был введен в РФ в 2012 году для импортеров. Затем его распространили и на российские предприятия. Введение утилизационного сбора было связано с необходимостью компенсации снижения пошлин после вступления РФ в ВТО. Последний раз ставки сбора были увеличены на 15% в 2018 году. Цель очередной индексации – создание в России условий для развития экологически безопасных технологий по переработке отходов. Но, при этом изменения затронули коэффициенты, применяющиеся к новым автомобилям.

Одновременно в Государственной Думе предлагают запретить эксплуатацию автомобилей старше предельного возраста. Значение данного показателя пока не озвучено. По оценкам ГИБДД, в России сегодня более 60 млн. транспортных средств, из них 21 млн. (35%) – автомобили старше 15 лет. Запрет на передвижение по стране машин старше предельного возраста должен простимулировать приобретение новых транспортных средств, правда уже по более высоким ценам.

Спрос на автомобили в уже действующих ограничительных условиях демонстрирует свое падение. В сентябре 2021 года продажи автомобилей в России сократились на 22,6%, относительно того же месяца годом ранее. И это несмотря на то, что ставки пошлин на новые ввозимые легковые автомобили в Россию в 2021 году были снижены с 20 до 17%. Сомнительно, что новые запретные решения поправят ситуацию в лучшую сторону.



Определенным нововведением стало обнуление пошлин на ввоз в РФ машин с электродвигателем. Но, согласно решениям ЕЭК с 2022 года льготные условия будут отменены, а пошлина составит прежние 15%.

Основные выводы.

Увеличение таможенных пошлин и стоимости растаможивания транспортных средств, как следствие перехода на новые правила ЕАЭС, приводит к повышению стоимости автомобилей и сокращению их импорта в страну (Кыргызская Республика, Республика Армения).

Снижение таможенных пошлин при увеличении утилизационного сбора также способствует росту цен на автомобили для конечного потребителя и сокращению импорта транспортных средств (Российская Федерация).

Таким образом, отмена льготных таможенных условий, снижение порога беспошлинной торговли, повышение ставок ввозных таможенных пошлин на новые и подержанные автомобили, другие запретные и ограничительные меры могут быть оправданными только при условии поддержания экономического роста и не ухудшения положения населения стран-участниц ЕАЭС.

#### **Библиографический список:**

1. Ахмедзянов Р.Р., Булычева М.А. Анализ совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС// Заметки ученого. 2019. № 4 (38). С. 40-47.
2. Гомон И.В., Борисова А.Д., Алексашкина Н.И., Петрухина К.А. Перемещение физическими лицами товаров для личного пользования через таможенную границу// Тенденции развития науки и образования. 2019. № 57-5. С. 5-8.
3. Гагарина С.Н., Чаусов Н.Ю., Бурцева Т.А. Обзор научных подходов к измерению и оценке качества жизни населения// Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2019. № 1 (119). С. 21.

4. Косихина В.П., Мигел А.А. Неоднозначность реализации основных постулатов рынка и «экономикса» в условиях запада и современной России //В сборнике: Современные проблемы глобальной экономики: от торжества идей либерализма к новой "старой" экономической науке. Материалы международной научной конференции. 2014. С. 101-104.

5. Непарко М.В., Мироненков И.В. Проблемы предоставления льгот по уплате таможенных пошлин и тарифных преференций в России// Заметки ученого. 2020. № 10. С. 359-363

6. Николаев А.Д., Мигел А.А. Современные формы обеспечения уплаты таможенных платежей в ЕАЭС//Тенденции развития науки и образования. 2020. № 62-9. С. 54-57.

*Оригинальность 92%*