

ИИ «KM.ru» 01.06.12г.

### **Иномарки снова подорожают**

Снижение пошлин компенсируют введением нового акциза

Если осенью этого года депутаты Госдумы поддержат вступление России во Всемирную торговую организацию, то таможенные пошлины на ввозимые иномарки разом снизятся на 5% – с 30 до 25%! При этом курс на снижение пошлин сохранится: до 2019 года ставки упадут до 15%, и автомобили (как новые, так и подержанные) ощутимо подешевеют. Но кто тогда будет покупать собранные на российских заводах машины, если иномарки будут стоить дешевле? И что делать иностранным компаниям, которые вложили деньги в строительство этих самых заводов? А между тем чиновники от Минпромторга обещали предпринимателям выполнить все обязательства по промсборке. Неужели обманули?

Нет, не обманули. Снижение ввозных пошлин планируют компенсировать введением т. н. утилизационного сбора. В отличие от цивилизованной Европы, где каждый автопроизводитель перечисляет в специальный фонд по €100 с каждого проданного автомобиля на поддержание системы утилизации автохлама, в России предлагается построить совершенно дикую схему: деньги будет собирать Федеральная таможенная служба, причем облагаться сбором будут... все ввозимые на территорию страны машины, включая подержанные.

Вызывают удивление и аппетиты создателей утилизационного сбора. Во-первых, ставка сбора будет зависеть от объема двигателя и возраста машины, во-вторых, базовая величина акциза составит 20 000 руб., а за подержанную иномарку старше трех лет, объем мотора которой превышает 3,5 литра, придется заплатить – только не падайте! – почти 600 000 руб. Интересно, каким образом стоимость утилизации зависит от возраста и объема двигателя? Мы на всякий случай уточнили этот момент, но специалисты подтвердили наши сомнения: утилизировать что новую «Калину», что старый «Мерседес» будет стоить практически одинаково! Так почему же законодотворцы предложили такую схему?

Разгадка проста: таким образом государство выполняет обещание поддержать те компании, которые построили в России сборочные заводы, иначе новые иномарки из Германии или Франции будут стоить дешевле собранных в России. А заодно защитить их от доступных поддержанных машин: именно поэтому на данную категорию будут распространяться наибольшие ставки утилизационного сбора. И только олдаймеры (сохраненные или отреставрированные машины, выпущенные более 30 лет назад) не попадут под действие нового закона: их можно будет ввозить без уплаты сбора.

В общем, даже если Россия станет членом ВТО и снизит пошлины на иномарки, это снижение нивелируется утилизационным сбором. При этом расположенные на территории страны заводы не будут платить утилизационный сбор, поскольку им предстоит «обеспечить безопасную утилизацию» выпускаемого транспорта. Вот только упоминание заводов здесь совершенно неуместно. Предприятия, которые выпускают машины, не должны заниматься их утилизацией: это – задача соответствующих комбинатов. Но этими нюансами создатели документа предпочли не забивать себе голову, а просто придумали универсальную формулировку, позволяющую «нашим» заводам не платить сбор.

Когда же таможенники начнут взимать утилизационный сбор? Проект закона предполагает, что данный документ начнет действовать 1 августа текущего года. И если это произойдет, то машины из-за границы существенно подорожают, поскольку сложится парадоксальная ситуация: пошлины еще не будут снижены, а утилизационный сбор уже будет взиматься. Так что те, кто планировал приобрести новый автомобиль заграничной сборки или рассчитывал пригнать иномарку из-за рубежа, – торопитесь сделать это до 1 августа. Иначе придется «покупать российское»...

*ИИ «avto25.ru» 31.05.12г.*

**Авторьнок России и ВТО**

Вступление России в ВТО, похоже, событие решенное. Почти 18 лет шли переговоры, выдвигались условия и ставились ультиматумы, но теперь, вроде, все острые углы сглажены. ВТО обещает сильно перетряхнуть экономику России. Для некоторых отраслей это благо, другим может грозить смертью.

Основная задача ВТО – снимать барьеры для международной торговли, а именно обязывать участников ставить друг для друга минимальные ввозные пошлины на те или иные виды продукции. В том числе и автомобили. Российские автопошлины в последнее время были популярной темой для разговоров. Плата у нас велика – 30% для новых автомобилей. Импортерам, чтобы ввести в страну машину, приходится изрядно раскошелиться, а это не может не сказаться на ее конечной стоимости. Стоит ли удивляться, что машины у нас дороже, чем в Европе и намного дороже, чем в США.

Так что, если пошлины под воздействием ВТО будут снижены, нас ждет массовое снижение цен на иномарки? Крайне сомнительно. Если страна вступит в ВТО, пошлины действительно снизятся. На первом этапе с 30% до 25%, через три года до 20%, а устаканиться должны через 7 лет на отметке 15%. Хоть и за 7 лет, но пошлины должны уменьшиться в 2 раза. Вроде бы хорошо, но радоваться рано.

Во-первых, сколько бы не говорили про низкий уровень зарплат и качество жизни в стране, российский автомобильный рынок растет как на дрожжах. А это не способствует снижению цен. Посмотрите, на многие модели очереди, в избытке не так уж и много машин, а особо популярные автомобили расписаны на несколько лет вперед. Какой резон импортерам и дилерам снижать цены если и по старым автомобилям расходятся на ура. Экономический закон спроса и предложения никто не отменял.

Во-вторых, активному ввозу авто из-за границы продолжает противиться государство. Для экономики России машина, полностью собранная за границей из импортных запчастей, никакой пользы не приносит. Ну, заплатит за нее производитель пошлину, но это скромная сумма. Иное дело, собственный автопром. Завод-изготовитель создает рабочие места, платит налоги, обеспечивает работой кучу производителей-смежников, которые тоже ведут отчисления в бюджет – польза экономике огромная. А то, что отечественные заводы собирают машины абы как, а производители запчастей халтурят как могут, это экономику не интересуется.

К счастью, сборочные заводы импортных компаний тоже подходят под категорию

отечественного автопрома. И хотя разница между Ford Focus питерской сборки и Ладой Приорой тольяттинской в потребительских качествах огромная, для экономики это одинаково полезные машины. Да и вообще, граница между отечественным автопромом и иномарками сегодня стирается. Вот выкупит концерн Renault-Nissan АвтоВАЗ, это будет российский автопром что ли?..

Вступление в ВТО количество Лад на улицах российских городов не уменьшит

Что из вышесказанного следует? Даже если пошлины упадут, государство компенсирует это какой-нибудь дополнительной платой. Недавно активно заговорили про так называемый утилизационный сбор, который могут начать взимать при ввозе автомобилей дополнительно к пошлинам.

Вариант сырой, видно, что сшит белыми нитками. Якобы, автомобили, ввозимые в страну, рано или поздно нужно будет утилизировать, а эту процедуру должен кто-то оплатить. Так пусть оплачивает производитель. Идея сама по себе может и не очень плохая, но вот конкретные цифры вызывают недоумение.

Сколько может стоить утилизация? Судя по опыту недавней госпрограммы – 3-5 тысяч рублей. А что предполагается новый сбор? Только базовая ставка – 20 тысяч. Для малолитражек предусмотрена скидка. Если у машины объем двигателя до полутора литра, к ней применяется коэффициент 0,5 (все равно получается 10 тысяч рублей), но с увеличением литража ставки идут вверх. Для спорткаров и джипов, в которых мотор 3,5 литра и объемнее, коэффициент 3,6, а это 72 тысячи рублей. Весьма неплохая доплата. И вводится она будет не через 7 лет, а сразу.

Цены на автомобили в России вряд ли опустятся до уровня Европы, не говоря уже о США.

Еще хуже дела обстоят с б/у автомобилями, на них еще накладываются коэффициенты на возраст. За машину младше семи лет придется доплачивать от 40 до 270 тысяч рублей, а старше семи – от 82 до 614 тысяч. Разница даже по сравнению с новым авто громадная, хотя абсолютно непонятно почему. Автомобили все равно рано или поздно утилизировать, какая разница в каком возрасте они ввезены в страну. Максимальная же

ставка вообще из разряда фантастики. 614 тысяч рублей за утилизацию – очень круто.

Можно не сомневаться, что если этого сбора окажется мало и ввезенные автомобили все равно будут дешевыми, то будет придуман еще один сбор, или налог какой-нибудь дополнительный. У административной системы есть много рычагов.

В ущемленной позиции в этой ситуации остается рядовой автовладелец. Он, конечно, хочет роста экономики своей страны, но для него серьезно сокращается возможность выбора. Если раньше государство держало пошлины ради защиты отечественных машин от всяких там Renault, Skoda, Ford, Volkswagen, то теперь иномарки отечественной сборки от таких же иномарок, собранных за границей. Выглядит абсурдно.

При этом, ситуация, сложившаяся сегодня на рынке, многих устраивает. Государство старается ограничить импорт, зато дает большие льготы компаниям, которые строят свои заводы. Автопроизводители тоже не слишком расстроены. В заводы они вкладываются, но высокие цены на авто позволяют быстро вернуть инвестиции. А если все всех устраивает, то и менять никто ничего не захочет, а значит, машины в России все равно будут дороже, чем в Европе и намного дороже, чем в США.

**Александр Нечаев**

*«Трибуна общественной палаты. РФ» 01.06.12г.*

### ***Общественные советы станут реальной силой***

«Кадры решают всё» — это изречение в отношении Общественных советов при федеральных органах исполнительной власти сегодня приобретает особый смысл. О новых принципах формирования этих институтов гражданского общества говорят и

президент страны Владимир Путин, и председатель правительства России Дмитрий Медведев.

Глава государства, во избежание формального и показного характера работы Общественных советов, предложил отказаться от ведомственного подхода при их формировании и предоставить право утверждать состав советов Общественной палате России. Премьер-министр страны высказался за перезапуск и обновление Общественных советов. *«Эффективность их работы возрастет с появлением в советах неудобных для руководителей Министерств и ведомств людей»*

, — считает

**Медведев**

*«Там, где руководителями Общественных советов были профессионалами, движимыми гражданским долгом и общественными интересами, советы реализовали изначально поставленную цель — консультировали чиновников, оказывали помощь в разработке законодательства»*, — подчёркивает Председатель комиссии Общественной палаты России по развитию гражданского общества и взаимодействию с Общественными палатами субъектов РФ

**Иосиф Дискин.**

Многие первоначальные общественные советы, особенно при «силовых» ведомствах, выполняли декоративные функции. Так, например, **Вячеслав Глазычев**, который был членом Общественного совета ФСБ, отмечал: «

*Вот концерты, вопросы культурного обслуживания — это всё обсуждалось. Но обустройство границы, социальные условия жизни пограничников на заставах, не поднимались, и даже на границу не было возможности выехать»*.

Точно так же работал и совет при Министерстве обороны РФ: совет был создан, во главе его — уважаемый человек, но на совете речь шла о культурном обслуживании вооружённых сил, а не об их строительстве и ходе военной реформы, которая по своим масштабам аналогична проведённому в 1925 году реформированию армии.

Причину такого подхода к работе Общественных советов объясняет председатель Общественного совета при Федеральной службе по экологическому, технологическому и атомному надзору **Владимир Грачёв**: *«во многих правительственных подразделениях*

сочли, что гораздо спокойнее сформировать «удобные» для них советы, и организовали их из своих знакомых. Получился такой «междусобойчик» для разговоров». В возглавляемом им Общественном совете «междусобойчик» был невозможен изначально. Показательный пример: даже при смене руководства Ростехнадзора переизбрание главы Общественного совета не произошло.

*«Чтобы формально работающие советы не зачали окончательно, а выполнявшие свои функции — стремились повышать результативность, Общественная палата России нашла единственно правильное решение: создать методику оценки эффективности деятельности Общественных советов при Министерствах и ведомствах», — считает* Председатель Координационного комитета Общественных советов при федеральных органах исполнительной власти

**Владимир Гутенёв**

Он подчеркнул важность такого критерия оценки работы советов, как использование информационной базы: *«Если мы оценивали в качестве одного из критериев возможности использования информационной базы, информационной площадки министерства Общественными советами, то самому министерству ничего не оставалось, как к этим информационным потокам подключить общественные советы, форсируя их личные интернет-кабинеты. Если мы оценивали возможность участия представителей Общественных советов в заседаниях коллегий, то Министерством ничего не оставалось, кроме как, для того чтобы иметь высокие оценки и высокий рейтинг, включить представителей Общественных советов с правом совещательного голоса в работу коллегии».*

Председатель Общественного совета при Федеральной службе по экологическому, технологическому и атомному надзору **Владимир Грачёв** считает практику сравнения показателей работы успешной и вполне объективной: «

*Вот я уже, так сказать, давно живу и я помню, что были соцсоревнования. И вот это соцсоревнование было показательным, так скажем, в институте: сколько изобретений было сделано, сколько курсов новых прочитали, сколько книг написали, сколько статей опубликовали — это были настоящие соцсоревнования. Вот такое соцсоревнование и устроили среди общественных советов».*

*«Таким образом, нам удалось достичь главного — привлечь внимание руководителей Министерств и ведомств к деятельности советов», — подчёркивает* Председатель

комиссии Общественной палаты России по развитию гражданского общества и взаимодействию с Общественными палатами субъектов РФ

**Иосиф Дискин**

Со временем Общественная палата изменила структуру оценки. Это позволило Общественным советам теснее взаимодействовать между собой. К примеру: вопрос вступления России в ВТО. Касается он и Министерства экономического развития, и Федеральной таможенной службы, и Министерства промышленности и торговли. Каждое из этих ведомств и созданные при них Общественные советы старались донести свою позицию и выработать единое экспертное мнение, на которые могли опереться руководители страны, принимая то или иное решение.

*«Методика трансформировалась таким образом, что мероприятия, которые Общественные советы проводили совместно, получали более высокую оценку. Это и привело к созданию Координационного комитета Общественных советов при федеральных органах исполнительной власти»*, — уточнил **Владимир Гутенёв**.

Говоря о новых принципах формирования Общественных советов, эксперты склоняются в пользу паритета, когда половину состава Советов предлагает Общественная палата, другую — Министерства и ведомства.

*«Сама Общественная палата ещё несколько лет назад предлагала сформировать механизм, при котором было бы паритетное участие», — сказал Владимир Гутенев. — Мне не посчастливилось несколько лет возглавлять Общественный совет при Минпромторге, где руководитель Христенко, пойдя навстречу пожеланиям Общественной палаты, провела эксперимент и сформировала совет именно на таких паритетных началах. Так вот, пул экспертов не настолько широк. Каково же было наше удивление, когда мы, сравнив предложения по составу Общественного совета Минпромторга, поданного и со стороны Министерства, и со стороны Общественной палаты, выяснили, что на 70 процентов эти списки просто совпадали. И нам ничего не оставалось, кроме как просто порадоваться этому факту и сформировать дееспособный Общественный совет, который в наших рейтингах держался в районе 5-6 места, что было достаточно высоко»*.

**Владимир Грачёв** считает, что новый принцип формирования Общественных советов



при федеральных органах исполнительной власти позволит избежать ситуации, когда в совет набираются большей частью «свои» люди: «  
*Я приветствую принцип формирования, что 50 процентов формирует само ведомство, то же — с учётом мнения общественных организаций и профессиональных организаций, а 50 процентов формирует Общественная палата, но с учётом мнения профессиональных объединений, а не по принципу: “вот, давайте 50 процентов своих посадим”*».

В настоящее время примерно треть Общественных советов при министерствах и ведомствах работает достаточно эффективно. Своевременные инициативы Общественной палаты России, которые позволили сохранить данный институт гражданского общества и внимание к нему со стороны руководства страны, вселяет уверенность, что советы в ближайшее время станут не просто активными участниками общественно-политической жизни внутри страны, а одной из опорных точек открытого правительства, о котором говорил премьер-министр **Дмитрий Медведев**.

*«Виртуальная таможня» 01.06.12г.*

### ***В Сочинской таможне прошел семинар по вопросам определения и контроля таможенной стоимости***

Определение и контроль таможенной стоимости - это сравнительно новое направление в деятельности российских таможенных органов. Данный инструмент появился в арсенале таможенных подразделений в 1992 году с выходом постановления Правительства РФ от 05.11.1992 г. №856 «Об утверждении Порядка определения таможенной стоимости товаров, ввозимых на территорию РФ». Основной его целью стал контроль таможенных органов за правильностью исчисления таможенных платежей, говорит Пресс-служба ЮТУ.

Одновременно с ростом международных перевозок, расширением номенклатуры товаров и увеличением товарооборота данный механизм приобретал все большее значение, совершенствуясь вслед за развитием информационных технологий. Начиная с 2005

года, в рамках организации контроля таможенной стоимости стала активно применяться и система управления рисками. Выявление и анализ рискованных ситуаций значительно упростили обнаружение и пресечение фактов занижения таможенной стоимости товаров с целью уклонения от уплаты таможенных платежей со стороны недобросовестных участников внешнеэкономической деятельности.

В условиях изменения норм законодательства для повышения качества принятых решений по таможенной стоимости необходима выработка единообразных подходов и повышение профессиональной квалификации должностных лиц соответствующих подразделений.

Для обмена опытом, унификации подходов на уровне Южного таможенного управления, а также с целью налаживания взаимодействия между подразделениями таможен с 22 по 24 мая 2012 года в Сочи прошел семинар-совещание по вопросам определения и контроля таможенной стоимости.

В работе семинара, который проходил на базе Сочинской таможни под председательством заместителя начальника ЮТУ – начальника СФТД Андрея Ивановича Попова, принимали участие начальники профильных подразделений таможен ЮТУ, а также заместители начальника по экономической деятельности Ростовской, Краснодарской и Сочинской таможен. В течение трех дней участниками семинара обсуждался широчайший перечень вопросов, связанных с таможенной стоимостью, включая проблемные вопросы методологии, практики применения законодательства и администрирования таможенной стоимости, а также применения новых технологий контроля.

В ходе семинара, его участники обсудили пути повышения эффективности профильных подразделений, основные направления анализа при осуществлении контроля таможенной стоимости после выпуска товаров, формы и методы выявления рискованных ситуаций, а также особенности контроля таможенной стоимости в отношении временно ввозимых товаров, товаров перемещаемых морским видом транспорта, а также товаров, декларируемых в электронной форме.

«Виртуальная таможня» 04.06.12г.

### **Как оформляется временный вывоз автомобиля на Украину?**

В преддверии отпускного сезона в Таганрогскую таможню поступают запросы от граждан, в которых они просят разъяснить следующий вопрос: «Как оформляется временный вывоз автомобиля, если люди едут в отпуск или по делам на Украину? Какие документы при этом они должны оформлять и предоставлять российскому таможеннику?».

#### **СООБЩАЕМ:**

Автомобиль, зарегистрированный на территории государств-членов Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана временно вывозимый с таможенной территории (в данном случае на Украину) не подлежит обязательному письменному декларированию; Автомобиль, незарегистрированный на территории государств-членов Таможенного союза подлежит обязательному письменному декларированию (заполняется пассажирская таможенная декларация). При себе владелец транспортного средства должен иметь: свидетельство о регистрации транспортного средства; доверенность на транспортное средство (если есть) оформленная в соответствии с российским законодательством; паспорт.

Украинская сторона к транспортному средству, находящемуся в личном пользовании, и временно ввозимому на территорию Украины предъявляет следующие требования:

Наличие страхового свидетельства ОСАГО (оформляется до пересечения российско-украинской границы, за его отсутствие - штраф);

Наличие доверенности на транспортное средство, которая должна иметь обязательное нотариальное удостоверение.

## Пресс-служба ЮТУ

ИА «Альта – Софт» 04.06.12г.

### **Перемещение автомобилей физлиц**

Таганрогская таможня сообщает правила оформления временного вывоза автомобиля, если люди едут в отпуск или по делам на Украину.

Необходимый перечень документов:

1. Автомобиль, зарегистрированный на территории государств-членов Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана временно вывозимый с таможенной территории (в данном случае на Украину) не подлежит обязательному письменному декларированию;
2. Автомобиль, незарегистрированный на территории государств-членов Таможенного союза подлежит обязательному письменному декларированию (заполняется пассажирская таможенная декларация).
3. При себе владелец транспортного средства должен иметь: свидетельство о регистрации транспортного средства; доверенность на транспортное средство (если есть) оформленная в соответствии с российским законодательством; паспорт.

Украинская сторона к транспортному средству, находящемуся в личном пользовании, и временно ввозимому на территорию Украины предъявляет следующие требования:

Наличие страхового свидетельства ОСАГО (оформляется до пересечения российско-украинской границы, за его отсутствие - штраф);

Наличие доверенности на транспортное средство, которая должна иметь обязательное нотариальное удостоверение.

## **Пресс-служба ЮТУ**

*«Коммерсант в Молдове», ИИ «Customs on-line» 01.06.12г.*

### **Как оформить временный вывоз автомобиля на Украину?**

В преддверии отпускного сезона в таможенную службу поступают запросы от граждан, в которых они просят разъяснить следующий вопрос: «Как оформляется временный вывоз автомобиля, если люди едут в отпуск или по делам на Украину? Какие документы при этом они должны оформлять и предоставлять российскому таможеннику?».

1. Автомобиль, зарегистрированный на территории государств-членов Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана временно вывозимый с таможенной территории (в данном случае на Украину) не подлежит обязательному письменному декларированию;

2. Автомобиль, незарегистрированный на территории государств-членов Таможенного союза подлежит обязательному письменному декларированию (заполняется пассажирская таможенная декларация).

3. При себе владелец транспортного средства должен иметь: свидетельство о регистрации транспортного средства; доверенность на транспортное средство (если есть) оформленная в соответствии с российским законодательством; паспорт.

Украинская сторона к транспортному средству, находящемуся в личном пользовании, и временно ввозимому на территорию Украины предъявляет следующие требования:

Наличие страхового свидетельства ОСАГО (оформляется до пересечения российско-украинской границы, за его отсутствие - штраф);

Наличие доверенности на транспортное средство, которая должна иметь обязательное нотариальное удостоверение.