

Научная статья

УДК 339

<https://doi.org/10.36511/2588-0071-2022-2-41-46>

О проблемах осуществления таможенного контроля шин и колес для легковых автомобилей

Горбунова Мария Лавровна¹, Зеленов Дмитрий Сергеевич²

^{1, 2}Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет имени Н. И. Лобачевского, Нижний Новгород, Россия

¹gorbunova@iee.unn.ru

²education52@yandex.ru

Аннотация

В статье на основе анализа нормативной базы, правоприменительной практики и статистической информации рассмотрены отдельные проблемные аспекты осуществления таможенного контроля шин и колес для легковых автомобилей. Выделены существующие противоречия в данной области.

Ключевые слова: таможенный контроль, Всемирная торговая организация, классификация товаров, таможенно-тарифное регулирование

Для цитирования

Горбунова М. Л., Зеленов Д. С. О проблемах осуществления таможенного контроля шин и колес для легковых автомобилей // На страже экономики. 2022. № 2 (21). С. 41—46. <https://doi.org/10.36511/2588-0071-2022-1-41-46>.

Original article

About the problems of customs control of tires and wheels for passenger cars

Maria L. Gorbunova¹, Dmitry S. Zelenov²

^{1, 2}National research Lobachevsky State University of Nizhni Novgorod, Nizhni Novgorod, Russian Federation

¹gorbunova@iee.unn.ru

²education52@yandex.ru

Abstract

Based on the analysis of the regulatory framework, law enforcement practice and statistical information, the article considers certain problematic aspects of customs control of tires and wheels for passenger cars. The existing contradictions in this area are highlighted.

Keywords: customs control, world trade organization, classification of goods, customs and tariff regulation

For citation

Gorbunova M. L., Zelenov D. S. About the problems of customs control of tires and wheels for passenger cars. *The Economy under Guard*, 2022, no. 2 (21), pp. 41—46. (In Russ.). <https://doi.org/10.36511/2588-0071-2022-2-41-46>.

Вопросы правильного определения классификационного кода товара в соответствии с Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (далее — ТН ВЭД ЕАЭС) являются значимыми как для самих участников внешнеэкономической деятельности, так и для таможенных органов, поскольку непосредственно влияют на величину подлежащих уплате таможенных платежей при перемещении товаров через таможенную границу ЕАЭС и, как следствие, как на конечную прибыль участника ВЭД, так и на выполнение функций по пополнению бюджета Российской Федерации со стороны Федеральной таможенной службы Российской Федерации (далее — ФТС России).

Анализ практики перемещения товаров «автомобильные колеса» и «шин для легковых автомобилей» в регионе деятельности Приволжского таможенного управления, а также практика осуществления таможенного контроля в отношении указанной категории товаров позволили выявить противоречия и проблемные вопросы в данной области.

В соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС шины и покрышки пневматические резиновые новые с посадочным диаметром не более 16 дюймов классифицируются с кодом 4011100003, все прочие шины — с кодом 4011100009. Для указанных товаров установлена адвалорная ставка ввозной таможенной пошлины в размере 10 % от таможенной стоимости товара. Ставка НДС составляет 20 %.

Бывшие в употреблении алюминиевые колеса для легковых автомобилей классифицируются с кодом ТН ВЭД ЕАЭС 8708705009, а с дисками из черных металлов — 8708709909 (равно как и колесные диски из этих же материалов) и облагаются таможенной пошлиной равной 5 % от таможенной стоимости товара при их ввозе на таможенную территорию ЕАЭС. Ставка НДС при ввозе также составляет 20 %.

В случае вывоза указанной категории товаров таможенная пошлина и таможенные сборы не взимаются, также на основании подпункта 1 пункта 2 статьи 151 Налогового кодекса Российской Федерации при вывозе товаров с территории Российской Федерации в таможенной процедуре экспорта НДС не уплачивается и, кроме того, может быть возмещен в соответствии с действующим налоговым законодательством.

Учитывая данные положения, ООО «А» осуществляло ввоз на таможенную территорию ЕАЭС и, в частности, на территорию Российской Федерации «автомобильные колеса, бывшие в употреблении», на алюминиевых колесных дисках и на колесных дисках из прочих металлов в товарной субпозиции ТН ВЭД ЕАЭС 870870: ставка таможенной пошлины (далее — СТП) — 5 %. При этом в результате проведения фактического таможенного контроля: таможенного досмотра, таможенного осмотра — должностными лицами устанавливались признаки того, что шины, перемещаемые в колесах в сборе, являются новыми (обладают признаками новых покрышек: отсутствуют следы износа, наличие наклеек и резиновых ворсинок). В подтверждение предположений

должностных лиц таможенных органов об умышленном занижении ООО «А» причитающихся к уплате таможенных платежей выступали отдельные результаты фактического контроля, а именно: случаи выявления несоответствия диаметра колесных дисков диаметру и размерности шины. Например, на диск радиусом 15 дюймов была надета шина радиусом 17 дюймов, что стало основанием для классификации данных товаров в самостоятельных субпозициях как «Шины» и «Диски» и возбуждения дел об административных правонарушениях.

В ходе дальнейшей аналитической работы и проверки декларационного массива, проводимых для выбора объектов таможенного контроля после выпуска товаров, должностными лицами Нижегородской таможни было установлено, что ООО «А» осуществлялся экспорт товаров «диски колесные для автомобилей из алюминия и черных металлов».

Таким образом, ООО «А» использовались в качестве своего рода «многооборотной тары» для перемещения «шин автомобильных новых» и тем самым снижения причитающихся к уплате таможенных платежей.

Формулы расчета потенциального экономического ущерба в виде неуплаченных таможенных платежей, а также сумм возврата НДС представлены нами ниже.

$$ТС \cdot СТП_1 = ТП_1, \quad (1)$$

где ТС — таможенная стоимость перемещаемых товаров, определяемая в соответствии с законодательством ЕАЭС,

СТП₁ — ставка таможенной пошлины, равная 5 %,

ТП₁ — таможенная пошлина;

$$(ТС + ТП_1) \cdot 20 \% = НДС_1, \quad (2)$$

где НДС₁ — величина подлежащего уплате налога на добавленную стоимость при ставке таможенной пошлины 5 %;

$$ТП_1 + НДС_1 = ТамПлат_1, \quad (3)$$

где ТамПлат₁ — сумма подлежащих уплате таможенных платежей при ставке таможенной пошлины 5 %;

$$ТС \cdot СТП_2 = ТП_2, \quad (4)$$

где СТП₂ — ставка таможенной пошлины, равная 10 %,

ТП₂ — таможенная пошлина;

$$(ТС + ТП_2) \cdot 20 \% = НДС_2, \quad (5)$$

где НДС₂ — величина подлежащего уплате налога на добавленную стоимость при ставке таможенной пошлины 10 %;

$$ТП_2 + НДС_2 = ТамПлат_2, \quad (6)$$

где ТамПлат₂ — сумма подлежащих уплате таможенных платежей при ставке таможенной пошлины 10 %;

$$ТамПлат_1 - ТамПлат_2 + НДС_{ЭК} = Потери, \quad (7)$$

где НДС_{ЭК} — сумма возвращенного НДС при вывозе товара «диски».

Таким образом, при условной таможенной стоимости одной товарной партии перемещаемых «колес б/у» равной 1 000 000 рублей, сумма ущерба составит 60 000 рублей при импорте и 40 000 при экспорте (сумма возвращенного НДС рассчитывалась из предположения, что стоимость колесного диска составляет 20 % от стоимости колеса, сумма возврата НДС — 20 %, итого — 100 000 рублей с однократного применения схемы.

За период с 1 января 2021 года по 30 июня 2021 года, по официальным данным ФТС России, статистическая стоимость ввезенных на территорию Российской Федерации колес из черных металлов составила 212 231 000 долларов США (ввоз осуществляли более 1270 участников ВЭД) и 190 585 000 долларов США колес из алюминия (ввоз осуществляли 440 участников ВЭД). Несомненно, значительная часть импортеров товаров субпозиции ТН ВЭД ЕАЭС 870870 являются крупными автопроизводителями, дилерскими центрами, осуществляющими торговлю колесами, и не все перемещаемые колеса являются и декларируются как бывшие в употреблении, однако если даже 5 % участников ВЭД используют подобную схему, ущерб для бюджета может составить более 2,8 триллиона рублей.

Проведенный правовой анализ показал, что формально рассмотренная схема перемещения товаров не является противозаконной и стала лишь возможна вследствие пробелов в законодательной базе.

Исходя из изложенного, решение указанной проблемы находится в изменении тарифных ставок. Однако и в данной области существует ряд противоречий.

После того, как Российская Федерация присоединилась к Всемирной торговой организации (далее — ВТО) прошло почти десять лет. За это время произошло множество существенных изменений во внешней торговле и вопросах таможенно-тарифного регулирования, однако как таможенные органы, так и участники ВЭД зачастую продолжают сталкиваться с противоречиями в действующем законодательстве, регулирующем внешнеэкономическую деятельность.

Практики и представители научного сообщества отмечают, что регулирование внешнеэкономической деятельности в Российской Федерации на современном этапе развития представляет собой достаточно сложную систему, которая состоит не только из национального (которое само по себе является достаточно сложным и в некоторых случаях содержит массу коллизий и пробелов), но и международного законодательства, в частности, законодательства Евразийского экономического союза и права ВТО [2].

Протокол, в соответствии с которым Российская Федерация присоединилась к ВТО, предусматривает применение ставок таможенных пошлин, которые

установлены в приложениях к данному Протоколу. Необходимо отметить, что величина этих ставок отличается от ставок, установленных в Едином таможенном тарифе Евразийского экономического союза (далее — ЕТТ ЕАЭС), как в большую, так и в меньшую сторону.

В 2019 году в соответствии с пунктом 5 части II Протокола о присоединении Российской Федерации к Марракешскому соглашению об учреждении ВТО от 15 апреля 1994 года завершилась поэтапная реализация тарифных обязательств, начатая в 2012 году.

В соответствии с перечнем обязательств России перед ВТО в 2019—2020 годах реализовано снижение ставок ввозных таможенных пошлин по 135 подпозициям действующего ЕТТ ЕАЭС (1,1 % от общего количества 10-значных позиций) [5].

По состоянию на август 2021 года, ставки таможенных пошлин, которые содержатся в ЕТТ ЕАЭС и приложении к Протоколу о присоединении Российской Федерации к ВТО, различаются. Такое положение достаточно часто приводит к возникновению противоречий между участниками ВЭД и таможенными органами как на этапе перемещения товаров на таможенную территорию ЕАЭС и в ходе их таможенного декларирования, так и на этапе осуществления таможенными органами таможенного контроля после выпуска товаров, в рамках реализации своих функций. При этом СТП, установленные в приложениях к Протоколу на шины автомобильные, составляют 20 %, что выше ставок, установленных в ЕТТ ЕАЭС.

В свою очередь, повышение ставок установленных в ЕТТ ЕАЭС негативно скажется на представителях малого и среднего бизнеса и, как следствие, на конечных потребителях.

Список источников

1. Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза: решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 года № 54 (ред. от 23 апреля 2021 г.). Доступ из СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 05.10.2021).

2. О присоединении Российской Федерации к Марракешскому соглашению об учреждении Всемирной торговой организации от 15 апреля 1994 года: протокол от 16 декабря 2011 года. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 05.10.2021).

3. Костик Е. Е., Костик К. И. Актуальные вопросы применения ставок таможенных пошлин в условиях членства Российской Федерации в Евразийском экономическом союзе и Всемирной торговой организации // *Международное экономическое право*. 2017. № 3. С. 28—33.

4. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ред. от 29 мая 2019 г.) (Приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). URL: <http://www.eaeunion.org/> (дата обращения: 05.10.2021).

5. Основные направления бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов (утв. министерством финансов Российской Федерации). URL: https://minfin.gov.ru/ru/document/?id_4=131644-osnovnye_napravleniya_byudzhethnoi_nalogovoi_i_tamozhenno-tarifnoi_politiki_na_2021_god_i_na_planovyi_period_2022_i_2023_godov (дата обращения: 05.10.2021).

References

1. On approval of the Unified Commodity Nomenclature of foreign Economic Activity of the Eurasian Economic Union and the Unified Customs Tariff of the Eurasian Economic Union: decision of the Council of the Eurasian Economic Commission no. 54 of July 16, 2012 (ed. of 23 April 2021). Access from the reference legal system “ConsultantPlus” (accessed 05.10.2021). (In Russ.)
2. On the accession of the Russian Federation to the Marrakesh Agreement on the Establishment of the World Trade Organization of April 15, 1994: protocol of December 16, 2011. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (accessed 05.10.2021). (In Russ.)
3. Kostik E. E., Kostik K. I. Topical issues of the application of customs duty rates in the conditions of the membership of the Russian Federation in the Eurasian Economic Union and the World Trade Organization. *International economic law*, 2017, no. 3, pp. 28—33. (In Russ.)
4. Customs Code of the Eurasian Economic Union (as amended on May 29, 2019) (appendix no. 1 to the Agreement on the Customs Code of the Eurasian Economic Union). URL: <http://www.eaeunion.org/> (accessed 05.10.2021). (In Russ.)
5. The main directions of the budget, tax, customs and tariff policy for 2021 and for the planning period of 2022 and 2023 (approved by the Ministry of Finance of the Russian Federation). URL: https://minfin.gov.ru/ru/document/?id_4=131644-osnovnye_napravleniya_byudzhethnoi_nalogovoi_i_tamozhenno-tarifnoi_politiki_na_2021_god_i_na_planovyi_period_2022_i_2023_godov (accessed 05.10.2021). (In Russ.)

Информация об авторах | Information about the authors

М. Л. Горбунова — доктор экономических наук, профессор
M. L. Gorbunova — Doctor of Sciences (Economy), Professor

Д. С. Зеленов — кандидат педагогических наук
D. S. Zelenov — Candidate of Sciences (Pedagogy)

Статья поступила в редакцию 10.10.2021, одобрена после рецензирования 25.01.2022, принята к публикации 21.06.2022.

The article was submitted 10.10.2021, approved after reviewing 25.01.2022, accepted for publication 21.06.2022.