

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ПЕРМСКОЙ ТАМОЖНИ:

О полномочиях таможенных органов по принятию предварительных решений о классификации товаров1

2026 год: как предоставлять статистические формы учета перемещения товаров — разъясняет Пермская таможня1

Пермская таможня требует с жителя Прикамья 1,4 млн рублей за три иномарки, ввезенные по льготе и быстро проданные2

Таможенные органы РФ завели свыше 1,8 тыс. уголовных дел в 2025 году2

Топливо для уголовных дел: таможня пресекла схемы на сотни миллионов3

НОВОСТИ ЕАЭС:

Россия ратифицировала торговое соглашение ЕАЭС с Монголией3

Совет ЕЭК направил проект соглашения об электронной торговле в страны ЕАЭС3

ЕАЭС возвращает Намибию в перечень развивающихся стран — пользователей единой системы тарифных преференций3

Какие пищевые товары будут маркировать в ЕАЭС3

О маркировке меховых изделий в ЕАЭС4

Внедрение ИИ и цифровых технологий в таможенной сфере рассмотрели в Абу-Даби4

В России смогут блокировать нелегитимные сертификаты ЕАЭС5

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ:

ЕС включил Россию в черный список по отмыванию денег5

РФ впервые экспортировала в Китай агропродукцию на 1 млрд долларов за месяц5

Россия вошла в пятерку импортеров китайской косметики5

Россия в 2025 году экспортировала порядка 43 млн тонн минеральных удобрений6

Глава Минэкономразвития: параллельный импорт может стать постоянным, но не будет тотальным6

Пикирующий тренд: импортзамещение побеждает параллельный импорт6

ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ:

О безвозмездной выдаче ТПП РФ сертификатов формы СТ-18

Об отчетности по условно выпущенным товарам8

Об информационном обмене сведениями между ФТС и ФНС8

О маркировке парфюмерно-косметической продукции, предметов личной гигиены и товаров бытовой химии в ЕАЭС9

Изменения в Решение № 88 о применении процедуры СТЗ9

ВНИМАНИЮ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ:

ЕЭК установила беспрошльный порог в € 200 для покупок на зарубежных маркетплейсах9

Как защитить права авиапассажира, когда багаж не выдают сутками, а работа аэропортов ограничивается9

СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА:

Обзор судебной практики применения таможенного законодательства ВС РФ за 2025 год11

ЛОГИСТИКА:

«Автодор» обсуждает параметры очередной индексации тарифов на сети своих дорог12

О переходе на электронные перевозочные документы12

Минтранс подготовил законопроект для вывода автобеспилотников на дороги12

Погрузка на сети РЖД в 2026 году может составить 1,1 млрд тонн13

Казахстан. Действие запрета на перевозку грузов третьих государств после перецепки/перегрузки приостановлено до 1 января 2027 года13

ПРОФЕССИОНАЛ ВЭД:

Опасная ловушка для импортеров: как порча товара превращается в «скрытую продажу» для налоговой14

Об определении налоговой базы по НДС при импорте товаров в РФ с территории Беларуси15

ПРОЧЕЕ:

Новая система против серого импорта обойдется в 16,5 млрд рублей15

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ПЕРМСКОЙ ТАМОЖНИ

О полномочиях таможенных органов по принятию предварительных решений о классификации товаров

Приказом ФТС № 973 от 24.10.2025 установлено, что с 1 января 2026 года полномочиями по принятию предварительных решений о классификации товаров наделены исключительно ФТС России и Центральное таможенное управление.

В частности, с 1 января 2026 года эти органы уполномочены принимать предварительные решения по заявлениям, поступившим до 1 января 2026 г. (по товарам 01–26, 28–97 ТН ВЭД ЕАЭС), по Дальневосточному, Приволжскому, Северо-Западному, Сибирскому, Уральскому, Центральному, Южному таможенным управлениям.

ФТС России выдает классификационные решения по товарам, классификация которых осуществляется в группе 27, товарных позициях 2901, 2902, 3403, 3811, 3814 00, 3817 00, 3819 00 000 0, 3826 00, 6807 ТН ВЭД ЕАЭС.

Центральное таможенное управление (ЦТУ) выдает классификационные решения по товарам, классификация которых осуществляется в группах 01–26, 28–97, кроме товарных позиций 2901, 2902, 3403, 3811, 3814 00, 3817 00, 3819 00 000 0, 3826 00, 6807 ТН ВЭД ЕАЭС.

Alta.ru

2026 год: как предоставлять статистические формы учета перемещения товаров — разъясняет Пермская таможня

В случаях, если Вы перемещаете товар между государствами — членами Евразийского экономического союза (Россия, Казахстан, Беларусь, Армения, Киргизия), то обязаны представлять в таможенный орган статистическую форму учета перемещения товаров.

Где заполнять статистическую форму:

Статистическая форма заполняется на сайте Федеральной таможенной службы в «Личном кабинете участника внешнеэкономической деятельности».

Кто должен заполнять статистическую форму:

- юридические лица;
- индивидуальные предприниматели;
- физические лица / самозанятые.

Статистическая форма НЕ предоставляется* для:

- товаров, перемещаемых физическими лицами для личного пользования;
- товаров, не подлежащих учету в соответствии с п. 8 Решения Коллегии ЕЭК № 210 от 25 декабря 2018 г.;
- товаров, подлежащих декларированию в соответствии с международными договорами РФ;

- товаров, содержащих сведения, относящиеся к государственной тайне;
- отдельных категорий товаров, определяемых Правительством Российской Федерации.

**В соответствии с пунктом 2.1 статьи 278 Федерального закона № 289-ФЗ от 3 августа 2018 г.*

Сроки представления статистической формы:

Статистическая форма представляется в таможенный орган не позднее 10-го рабочего дня календарного месяца, следующего за календарным месяцем, в котором произведены отгрузка или получение товаров.

Для 2026 года график сдачи статформ в ФТС выглядит следующим образом:

№ п/п	Отчетный период (месяц, год)	Срок представления по дату (включительно)
1	Январь 2026 г.	13 февраля 2026 г.
2	Февраль 2026 г.	16 марта 2026 г.
3	Март 2026 г.	14 апреля 2026 г.
4	Апрель 2026 г.	18 мая 2026 г.
5	Май 2026 г.	15 июня 2026 г.
6	Июнь 2026 г.	14 июля 2026 г.
7	Июль 2026 г.	14 августа 2026 г.
8	Август 2026 г.	14 сентября 2026 г.
9	Сентябрь 2026 г.	14 октября 2026 г.
10	Октябрь 2026 г.	16 ноября 2026 г.
11	Ноябрь 2026 г.	14 декабря 2026 г.

За непредставление формы или подачу недостоверных сведений предусмотрена административная ответственность по ч.1 ст. 19.7.13 КоАП РФ. За нарушение предусмотрено предупреждение или наложение административного штрафа:

- на должностных лиц в размере от 5 тысяч до 15 тысяч рублей;
- на юридических лиц в размере от 15 тысяч до 40 тысяч рублей.

Контактная информация для связи с отделением таможенной статистики службы таможенного контроля после выпуска товаров Пермской таможни: **(342) 238-72-53, (342) 238-73-53, (342) 238-73-56, (342) 238-72-54.**

MadeinUdmurtia.ru

Пермская таможня требует с жителя Прикамья 1,4 млн рублей за три иномарки, ввезенные по льготе и быстро проданные

Таможенники подали иск к физическому лицу о взыскании более 1,4 млн рублей неуплаченного утилизационного сбора и пеней за три иномарки (Kia, Mercedes, Hyundai), которые тот ввез в Россию под видом товаров для личного пользования, но продал в течение месяца. Суд уже наложил арест на имущество ответчика.

Пермская таможня направила в Краснокамский городской суд административный иск о взыскании с физического лица более 1,4 миллиона рублей. Сумма складывается из неуплаченного утилизационного сбора и начисленных пеней за три автомобиля иностранного производства (Kia, Mercedes, Hyundai).

По данным таможни, в 2023 году ответчик ввез эти иномарки, задекларировав их как товары для личного пользования, что позволило ему уплатить утилизационный сбор по льготным коэффициентам для физических лиц. Однако менее чем через месяц после ввоза все три автомобиля были проданы разным покупателям, причем у самого ответчика так и не возникло права допуска к участию в дорожном движении на эти транспортные средства.

Таможня считает, что эти обстоятельства свидетельствуют об отсутствии изначального намерения использовать автомобили в личных целях. Систематическая продажа более двух товаров, ввезенных по льготному режиму, является основанием для отказа в применении упрощенного порядка уплаты. Таким образом, по мнению ведомства, применение пониженных коэффициентов было неправомерным.

Согласно расчетам таможни, корректная сумма утилизационного сбора за все три автомобиля составляет 925 800 рублей, а общая сумма к взысканию с учетом пеней — 1 430 993 рубля. Досудебные претензии остались без ответа.

19 января 2026 года Краснокамский городской суд по ходатайству таможни наложил арест на имущество ответчика на соответствующую сумму для обеспечения будущего иска. Первое заседание по существу спора, где будет рассматриваться вопрос о взыскании денежных средств, назначено на 9 февраля 2026 года.

PermNews.ru

Таможенные органы РФ завели свыше 1,8 тыс. уголовных дел в 2025 году

Таможенные органы возбудили по итогам 2025 года более 1,8 тыс. уголовных дел. Об этом сообщила пресс-служба Федеральной таможенной службы России.

«Таможенные органы возбудили 1848 уголовных дел в 2025 году. Из них 924 дела возбуждено по фактам контрабанды стратегически важных товаров и ресурсов, сильнодействующих веществ, вооружения», — говорится в сообщении.

Как отметили в ведомстве, уголовные дела также возбуждались по фактам уклонения от уплаты таможенных платежей, совершения валютных операций по переводу денежных средств в иностранной или российской валюте на счета нерезидентов с использованием подложных документов, контрабанды наличных денежных средств и денежных инструментов.

«Предметами преступлений преимущественно являлись лес и лесоматериалы, автотранспортные средства, наркотические средства, психотропные и сильнодействующие вещества, иностранная и российская валюта, товары народного потребления», — сообщили в ФТС.

Кроме того, по данным ведомства, в 2025 году таможенными органами было возбуждено более 169 тыс. дел об административных правонарушениях, а большая их часть приходится на юридических лиц.

«За нарушение таможенных правил (ст. 16 КоАП РФ) возбуждено 106 278 дел об АП, в их числе 71 959 дел по контрабандообразующим составам (ст. 16.1–16.4 КоАП РФ). Также возбуждались дела по фактам непредставления или несвоевременного представления в таможенный орган статформ учета перемещения товаров, нарушения валютного законодательства», — говорится в сообщении.

Отмечается, что чаще всего предметами правонарушений являлись валюта, алкоголь, табачные изделия, продукция растительного происхождения, легковые автомобили, а также древесина и изделия из нее.

VCH.ru

Топливо для уголовных дел: таможня пресекла схемы на сотни миллионов

Центральная энергетическая таможня в 2025 году превратила оперативную работу в громкие уголовные дела. Всего возбуждено 22 дела, а итог — миллионы рублей, которые пытались незаконно вывезти из страны.

Основные удары пришлись по контрабанде стратегических товаров и уклонению от платежей. По этим статьям возбуждено 19 дел, а сумма ущерба превысила 73 млн рублей. Отдельно выделяется одно дело о валютных операциях по подложным документам — через него пытались вывезти более 88 млн рублей.

Результаты уже есть: суды вынесли восемь обвинительных приговоров. Еще два дела, включая одно в отношении организованной группы, сейчас рассматриваются. При этом ни одно дело не было прекращено за отсутствием состава преступления.

«Параллельно мы рассмотрели 378 административных дел на сумму свыше 131 миллиона рублей», — добавил заместитель начальника таможни Александр Шерстобитов.

Общий финансовый эффект от работы оперативников в 2025 году впечатляет: доначисления составили почти 325 млн рублей, из которых в бюджет уже вернули около 266 млн.

SZ-FO.ru

НОВОСТИ ЕАЭС

Россия ратифицировала торговое соглашение ЕАЭС с Монголией

Президент России Владимир Путин подписал закон о ратификации временного торгового соглашения Евразийского экономического союза с Монголией, соответствующий закон размещен на сайте официального опубликования правовых актов.

Соглашение было подписано в Минске 27 июня 2025 года. Оно предусматривает либерализацию торговли в отношении 367 товарных субпозиций: по ним каждой стороной соглашения будут обнулены или снижены таможенные пошлины.

Как ранее пояснял замглавы Минэкономразвития РФ Владимир Ильичев, данным соглашением реализуется схема, которую попробовали с Ираном: сначала заключается соглашение с ограниченным охватом, а потом уже будет переход к полноформатному соглашению о либерализации торговли.

По его словам, преференции затронут 367 товарных позиций, на которые приходится 90 % взаимной торговли России и Монголии. Ильичев добавил, что, при этом 89 % российского экспорта будет поставляться в Монголию беспошлинно, а на оставшийся 1 % экспорта пошлины будут снижены.

Соглашение также формирует условия для развития и углубления торгово-экономического сотрудничества между ЕАЭС и Монголией в сферах, представляющих взаимный интерес: таможенное сотрудничество, электронная торговля, технические барьеры в торговле, санитарные и фитосанитарные меры.

Соглашение вступает в силу на 61-й день с даты получения последнего письменного уведомления о выполнении его сторонами необходимых внутригосударственных процедур. Обмен такими уведомлениями осуществляется между ЕАЭС и Монголией по дипломатическим каналам.

[РИА Новости](http://RIA.Novosti)

Совет ЕЭК направил проект соглашения об электронной торговле в страны ЕАЭС

Совет Евразийской экономической комиссии ЕЭК направил проект соглашения об электронной торговле в государства-члены ЕАЭС для проведения внутригосударственных процедур, необходимых для подписания документа. Об этом сообщила пресс-служба ЕЭК.

«Совет Евразийской экономической комиссии одобрил проект соглашения об электронной торговле товарами в Евразийском экономическом союзе и направил его в государства-члены для проведения внутригосударственных процедур, необходимых для подписания документа», — говорится в сообщении.

Отмечается, что соглашение разработано в рамках реализации дорожной карты по созданию благоприятных условий для развития электронной торговли в ЕАЭС, утвержденной главами правительств стран союза в 2021 году. Оно направлено на установление общих правил осуществления такого вида торговли на внутреннем рынке.

«Фактически цель проведенной масштабной работы заключалась в том, чтобы снизить риски возникновения различных барьеров на пути свободного передвижения товаров электронной торговли», — отметил министр по торговле ЕЭК Андрей Слепнев.

По его словам, создание комплексной правовой среды является важным этапом для предоставления благоприятных условий как для бизнеса, так и для потребителей стран «пятерки». При этом обеспечение свободы передвижения товаров электронной торговли (как материальных, так и цифровых), а так же сопутствующих услуг на рынке союза дает гражданам доступ к широкому ассортименту качественных товаров из разных регионов и открывает бизнесу новые рынки сбыта.

«Соглашение об электронной торговле доказывает, что свобода торговли и защита прав потребителей — это не конкурирующие цели, а взаимодополняющие принципы, которые вместе образуют эффективную, доверительную и конкурентную экономику», — подчеркнул А. Слепнев.

TACC

ЕАЭС возвращает Намибию в перечень развивающихся стран – пользователей единой системы тарифных преференций

Советом Евразийской экономической комиссии принято решение о включении Республики Намибии в перечень развивающихся стран – пользователей единой системы тарифных преференций Евразийского экономического союза.

Решение подготовлено по итогам анализа обновленных Всемирным банком экономических показателей этой страны и предусматривает возможность применения пониженных ставок ввозных таможенных пошлин на ряд товаров, поставляемых из Намибии в государства ЕАЭС.

«Наше объединение продолжает оказывать последовательную поддержку странам, находящимся в состоянии экономической нестабильности и уязвимости. Полагаем, что принятое решение позволит улучшить условия ведения торговой деятельности для экспортеров Намибии и их контрагентов в Союзе и будет способствовать дальнейшему развитию внешнеэкономических связей между нашими странами», — отметил министр по торговле Евразийской экономической комиссии Андрей Слепнев.

Решение вступит в силу по истечении 30 календарных дней с даты его официального опубликования.

Единая система тарифных преференций ЕАЭС направлена на содействие экономическому росту наименее развитых и развивающихся стран.

До октября 2021 года Республика Намибия уже пользовалась односторонними преференциями при поставках своих товаров в ЕАЭС, однако была исключена из перечня развивающихся стран в связи с устойчивым превышением установленного порогового значения валового национального дохода на душу населения.

Перечни стран – пользователей единой системы тарифных преференций ЕАЭС утверждены Решением Комиссии Таможенного союза № 130 от 27 ноября 2009 г.

Перечень товаров, происходящих из развивающихся или наименее развитых стран, в отношении которых при ввозе на таможенную территорию ЕАЭС предоставляются тарифные преференции, утвержден Решением Совета ЕЭК № 8 от 13 января 2017 г.

Пресс-служба ЕЭК

Какие пищевые товары будут маркировать в ЕАЭС

Решением Совета ЕЭК № 122 от 05.12.2025 установлено, что государства-члены ЕАЭС самостоятельно определяют дату введения и порядок маркировки средствами идентификации отдельных видов пищевой продукции в потребительской упаковке на своей территории и уведомляют ЕЭК о такой дате не позднее чем за 6 месяцев до ее наступления.

Также утверждены:

- перечень товаров, подлежащих маркировке средствами идентификации;
- характеристики средства идентификации товара требования к составу и структуре информации, содержащейся в средстве идентификации товара, порядок генерации и нанесения такого средства идентификации;
- требования к формату, составу и структуре сведений о маркированных товарах, передаваемых между компетентными (уполномоченными) органами государств – членов ЕАЭС и между компетентными (уполномоченными) органами государств-членов и ЕЭК, а также срокам передачи таких сведений;
- минимальный состав сведений о маркированном товаре, содержащихся в информационной системе маркировки товаров, доступ к которым предоставляется потребителям и иным заинтересованным лицам.

В Перечень товаров, подлежащих маркировке, в частности, включены хрустящие хлебцы, чипсы, различные снеки, сушеные овощи, специи, ваниль, корица, сухие бульоны, соусы и продукты для их изготовления и другое.

Решение № 122 вступает в силу 21 февраля 2026 г.

Alta.ru

О маркировке меховых изделий в ЕАЭС

Решением Совета ЕЭК № 116 от 19.11.2025 утвержден Перечень меховой одежды и ее принадлежностей из натурального меха, подлежащих маркировке в ЕАЭС.

В указанный Перечень включены предметы одежды из меха норки, нутрии, песца или лисицы, енота, овчины, кролика или зайца, а также прочего меха.

Установлено, что маркировка вышеуказанных товаров идентификационными знаками в соответствии с Решениями Совета ЕЭК № 70 от 23.11.2015 и № 86 от 02.12.2015 может осуществляться по 28 февраля 2026 г. включительно. Запрет на

оборот таких немаркированных товаров вводится с 1 марта 2027 года.

Государство-член может установить более поздний срок запрета на оборот на своей территории товаров, маркированных контрольными знаками, при условии, что такие товары будут находиться в обороте на территории только этого государства.

С 1 марта 2026 утрачивает силу Решение Совета ЕЭК № 70 от 23.11.2015 «Об утверждении отдельных документов по маркировке товаров товарной позиции «Предметы одежды, принадлежности к одежде и прочие изделия, из натурального меха».

С 1 марта 2027 года закончится действие Решения Совета ЕЭК № 86 от 02.12.2015 «Об утверждении отдельных документов в целях маркировки товаров товарной позиции «предметы одежды, принадлежности к одежде и прочие изделия, из натурального меха».

Решение вступит в силу с 11 февраля 2026 г.

Alta.ru

Внедрение ИИ и цифровых технологий в таможенной сфере рассмотрели в Абу-Даби

Министр по таможенному сотрудничеству Евразийской экономической комиссии Руслан Давыдов принял участие в Технологической конференции и выставке WTамО (WCO Technology Conference & Exhibition) в Абу-Даби.

На конференции рассмотрены вопросы использования искусственного интеллекта для таможенных целей, информационный обмен между таможенными разными стран, внедрение инновационных цифровых решений для упрощения перемещения товаров различными видами транспорта, а также перспективы использования новейших неинтрузивных технологий контроля грузопотоков.

Помимо участия в пленарной части мероприятия, министр ЕЭК провел ряд рабочих встреч. Одна из ключевых — переговоры с генеральным директором Главного управления таможни Абу-Даби Рашидом Лахедж Аль-Мансури. В ходе визита в офис таможни Абу-Даби ее сотрудники показали реальные примеры применения технологий искусственного интеллекта при проверке импорта товаров.

Также министр ЕЭК посетил цифровой кластер порта Абу-Даби, организованный компанией Abu-Dhabi Ports, демонстрирующий успешный опыт цифровизации и автоматизации процессов перевозки товаров различным транспортом.

Руслан Давыдов объяснил партнерам, что одной из задач Евразийской экономической комиссии в соответствии с Планом мероприятий по реализации Декларации «Евразийский экономический путь» является изучение лучших мировых практик таможенного администрирования и их внедрение в странах Евразийского экономического союза.

На полях Конференции Руслан Давыдов встретился с председателем Таможенного комитета Министерства экономики и финансов Республики Узбекистан Акмалхужой Мавлоновым. Они обсудили широкий спектр вопросов сотрудничества, включая предстоящее взаимодействие в рамках реализации Соглашения о единой системе таможенного транзита ЕАЭС с участием третьих стран.

Это крупнейшее мероприятие международного таможенного сообщества, проводимое под эгидой Всемирной таможенной организации. Конференция собирает представителей всех ведущих таможенных администраций, логистических компаний, а также мировых лидеров в

производстве передового технологического оборудования и программного обеспечения для таможенной сферы.

VCH.ru

В России смогут заблокировать нелегитимные сертификаты ЕАЭС

В России разработают механизм отзыва сертификатов товаров, выданных в странах Евразийского экономического союза с нарушениями. Об этом заявил министр экономического развития Российской Федерации Максим Решетников в ходе парламентских слушаний на тему «О развитии отраслей легкой промышленности в РФ» в Госдуме 29 января.

Глава ведомства напомнил, что для борьбы с необоснованной сертификацией в ЕАЭС Росаккредитация получила право приостанавливать нелегитимные документы. В прошлом году легпром получил 28 тысяч сертификатов и деклараций, из них только 31 % был получен в лабораториях и органах по сертификации Российской Федерации. Все остальные 69 % были сделаны в рамках других органов, в рамках ЕАЭС.

«Сейчас мы приостановили 27 сертификатов и 2 декларации. Мы понимаем, что это абсолютно не сопоставимо с тем объемом документов, который выдан. Поэтому сейчас в Правительстве находится на рассмотрении проект постановления, которым ужесточаем требования. Мы предлагаем не просто приостанавливать отдельные сертификаты органов ЕАЭС, а заблокировать работу самого органа на территории России в случае, если он выдал более трех документов об оценке соответствия с нарушениями в течение года», — сообщил Решетников.

«Парламентская Газета»

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ

ЕС включил Россию в черный список по отмыванию денег

Решение о включении России в черный список ЕС по отмыванию денег вступило в силу. Уведомление об этом опубликовано в журнале Евросовета.

Европейская комиссия официально внесла Россию в список стран с высоким риском отмывания денег и финансирования терроризма 3 декабря 2025 года. Решение вступило в силу на двадцатый день с момента публикации (9 января), поскольку не было отменено Европарламентом или Евросоветом.

Речь идет о перечне стран со «стратегическими недостатками в системе противодействия отмыванию денег и финансированию терроризма (ПОД/ФТ)». Фактически речь идет о черном списке юрисдикций, где, по оценкам ЕС, слабо соблюдаются международные антиотмывочные нормы.

Мера обяжет финансовые учреждения усилить комплексную проверку всех транзакций и заставит банки, которые еще не приняли меры против России, принять дополнительные меры по снижению рисков.

Обычно перечень Еврокомиссии повторяет аналогичный список крупнейшего в мире профильного объединения FATF (Группа разработки финансовых мер борьбы с отмыванием денег, Financial Action Task Force). В 2023-м оно приостановило членство России, но не включило страну в серый или черный списки, хотя на этом настаивала Украина. Против оказались Китай, Индия, Саудовская Аравия и ЮАР. Тогда Европейская комиссия решила включить Россию в черный список вне зависимости от позиции FATF.

Росфинмониторинг назвал решение Еврокомиссии политизированным. Для этого шага не было реальных оснований, сообщил РБК представитель ведомства.

«Публикация Европейской комиссии не содержит конкретных указаний на какие-либо стратегические недостатки российской антиотмывочной системы. Документ готовился без участия российской стороны, что противоречит порядку проведения оценки третьих стран, установленному самим Союзом», — отметили в Росфинмониторинге.

Россия не была в черных списках с точки зрения рисков обналаживания и отмывания денег с 2002 года, когда FATF исключило страну из него после принятия закона, регулирующего эту сферу.

Эффект от решения властей ЕС не будет глобальным, ожидают в Росфинмониторинге. «Документ Еврокомиссии применяется только в отношении организаций, подпадающих под юрисдикцию Европейского союза (ЕС). Российская антиотмывочная система, включая кредитно-финансовый сектор, продолжит работать в прежнем режиме», — пояснили в службе финразведки.

РБК

РФ впервые экспортировала в Китай агропродукцию на 1 млрд долларов за месяц

По предварительным оценкам экспертов, только за декабрь 2025 года Россия поставила в Китай 1,3 млн тонн продукции АПК на сумму более 1 млрд долларов.

«Впервые за историю наблюдений был достигнут такой стоимостной результат: ранее максимум составлял порядка 812 млн долларов — октябрь 2025 года», — отметили в «Агроэкспорте».

При этом лидерами среди ввезенной продукции (в денежном выражении) стали: рапсовое масло (около \$ 215 млн), живые, свежие или охлажденные крабы (более \$ 159 млн), семена льна (более \$ 74 млн), минтай (около \$ 65 млн) и сельдь (более \$ 55 млн).

Максимум обновлен и по объему поставок. В «Агроэкспорте» напомнили, что предыдущий рекорд наблюдался в сентябре 2023 года, когда Россия экспортировала 1,14 млн тонн продукции АПК.

«Российская газета»

Россия вошла в пятерку импортеров китайской косметики

Поставки косметики из Китая в Россию по итогам прошлого года выросли на треть до рекордных значений, что позволило ей занять пятое место среди импортеров этих товаров из Поднебесной, подсчитало РИА Новости по данным китайской статслужбы.

Суммарный экспорт в РФ декоративной и уходовой косметики из КНР в 2025 году вырос на 36,7 % и составил \$ 155,2 млн — максимум за все время торговли двух стран.

Среди основных покупателей косметики у Китая Россия расположилась на пятом месте, поднявшись на него с восьмой строчки годом ранее. Также в пятерке расположились США с закупками на \$ 942,5 млн, Великобритания (на \$ 305,3 млн), Индонезия (на \$ 291,5 млн) и Нидерланды (на \$ 159,4 млн).

Больше всего россияне закупили уходовой косметики — на \$ 86,1 млн. Также спросом пользовались средства для макияжа губ, их было поставлено на \$ 26,4 млн, и глаз (на \$ 25,8 млн), пудры (на \$ 14,2 млн) и средства для маникюра и педикюра (на \$ 2,7 млн).

За год Поднебесная сильнее всего нарастила экспорт в Россию уходовой косметики — в 1,6 раза, пудр — в 1,5 раза и средств для макияжа губ — на треть, а сократила поставки средств для ногтей (на 44 %) и косметики для глаз (на 4 %).

РИА Новости

Россия в 2025 году экспортировала порядка 43 млн тонн минеральных удобрений

Россия по итогам 2025 года экспортировала порядка 43 млн тонн минеральных удобрений на сумму более \$ 11 млрд, заявила министр сельского хозяйства РФ Оксана Лут в интервью телеканалу «Россия-24».

«По прошлому году Россия поставила на внешний рынок порядка 43 млн тонн, объем поставок в денежном выражении составил больше \$ 11 млрд. Позиция достаточно хорошая, безусловно важная для любой страны, которая озабочена своим производством и хочет достичь собственного продбеза», — сказала О. Лут.

Министр отметила, что Россия занимает первое место в мире по экспорту минеральных удобрений. «Фактически наши производители и экспортеры работают со всеми регионами мира», — подчеркнула она.

TACC

Глава Минэкономразвития: параллельный импорт может стать постоянным, но не будет тотальным

Правительство РФ подготовит критерии, на основании которых будут определяться категории товаров, подпадающих под параллельный импорт при переходе на постоянное применение механизма, сообщил глава Минэкономразвития РФ Максим Решетников. Одним из таких критериев, по его словам, может стать отсутствие у правообладателя деятельности в РФ.

В настоящее время перечень товаров для параллельного импорта утверждает Минпромторг РФ, при этом основным принципом является отказ правообладателя от работы в РФ и отсутствие аналогов его продукции на внутреннем рынке. Механизм точечного применения режима международного исчерпания прав (позволяет импортировать продукцию без согласия правообладателя после старта продаж в любой другой стране мира) был введен в РФ как антисанкционная мера в 2022 году и с тех пор ежегодно продлевался.

Как сообщил журналистам Решетников, сейчас речь идет «о придании существующей модели (когда Минпромторг определяет перечень товаров для параллельного импорта) постоянного характера». «То есть параллельный импорт по-прежнему будет применяться избирательно и касаться ограниченной и управляемой товарной номенклатуры. Критерии для определения этих категорий товаров будут дополнительно проработаны с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти. Одним из критериев для применения механизма могло бы стать отсутствие экономической деятельности на территории России», — пояснил министр.

О предложении Минэкономразвития перевести механизм параллельного импорта из статуса временного в постоянный накануне сообщило правительство. Этот вопрос поднимался на стратегической сессии кабинета министров по развитию сферы интеллектуальной собственности до 2036 года.

«Мы в принципе считаем, что нам этот механизм в будущем понадобится, но это не переход к международному

исчерпанию прав в целом, это сохранение того порядка, который сейчас есть по определенным группам товаров, которые, условно, не имеют экономической целесообразности и перспектив производства в стране. Оставить механизм параллельного импорта, чтобы не было моноимпортеров, импортеров-монополистов, и в результате на какую-то продукцию в нашей стране цены оказывались выше, чем цены в соседних странах», — объяснил позицию Минэкономразвития Решетников в беседе с журналистами.

«Там, где у нас нет конкуренции по каким-то причинам, нам эта система нужна будет, чтобы не было этих искусственных барьеров», — добавил он.

За переход на постоянное применение режима международного исчерпания прав выступала Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России. Минпромторг, напротив, указывал на то, что механизм должен действовать как временная мера до замещения ушедшей с российского рынка продукции. По мере импортозамещения министерство регулярно пересматривает перечень для параллельного импорта и исключает из него бренды и категории товаров, поставки которых замещены за счет внутренних производителей или поставщиков из дружественных стран. В результате последние годы наблюдается тенденция к сокращению объемов параллельного импорта. За 10 месяцев 2025 года, по данным Минпромторга, поставки снизились на 45 % в годовом сравнении и составили \$ 20,9 млрд.

Как отметил Решетников, в настоящее время Минэкономразвития находится в обсуждении с Минпромторгом условий применения параллельного импорта на постоянной основе.

Finmarket.ru

Пикирующий тренд: импортозамещение побеждает параллельный импорт

Последние оценки в отношении объемов параллельного импорта показывают значительное снижение — по данным председателя профильного комитета Госдумы Максима Топилина, до 50 %. С одной стороны, объемы параллельного импорта в России неуклонно сокращаются, что многие специалисты рассматривают как признак успеха импортозамещения и роста отечественного производства.

С другой стороны, это вызывает опасения о возможном дефиците в некоторых ключевых отраслях. «Известия» взяли рассмотреть причины и последствия существенного снижения доли параллельного импорта, а также оценить его влияние на различные сектора экономики и перспективы развития в ближайшие годы.

→ Импортозамещение набирает обороты

Потоки параллельного импорта в России неуклонно сокращаются, сигнализируя о сдвигах в экономике. За девять месяцев 2024 года объем достиг \$ 45 млрд, но в 2025-м опустился до \$ 33–35 млрд, заявил председатель комитета Госдумы по экономической политике Максим Топилин. В то же время, по оценке Минпромторга, параллельный импорт упал с \$ 4 млрд в месяц в 2024 году до \$ 2 млрд ежемесячно в 2025-м. По данным ФТС РФ, параллельный импорт в целом сократился на 50 %.

— Двукратное падение такого импорта является не только индикатором, но и прямым следствием как успехов импортозамещения, так и роста поставок из дружественных стран, — заявил «Известиям» руководитель АО «ВЭД Агент» (уполномоченный экономический оператор), член Общественного совета при ФТС РФ Александр Дегтярев.

По оценкам «ВЭД Агент», рост отечественного производства медицинских изделий вырос на 14 % за восемь месяцев 2025 года, станков — на 40 % за весь 2024 год и продукции машиностроительной отрасли — на 15 % также за позапрошлый год. В целом он исчисляется десятками процентов, отмечают в агентстве.

Активный рост внутреннего производства товаров упорно вытесняет серые схемы поставок, меняя ландшафт рынка. Минпромторг и другие ведомства фиксируют успехи в ключевых секторах, где отечественные мощности замещают импорт.

— Снижение объемов параллельного импорта является не просто статистическим трендом, а индикатором глубокой трансформации российской экономики, — замечает директор департамента управленческого консалтинга аудиторско-консалтинговой группы «Деловой профиль» Владимир Поклад.

За этим сокращением, по его подсчетам, стоит реальный рост внутреннего производства: по итогам первых 11 месяцев 2025 года выпуск радиоэлектроники вырос на 13 %, производство автотранспортных средств — на 27,4 %, а электронных и оптических изделий — на 35 %.

— Падение объемов параллельного импорта означает, что товары, которые раньше приходилось завозить обходными путями, теперь производятся внутри страны или поставляются по прямым каналам из дружественных государств, — сказал партнер практики оценки бизнеса и активов консалтинговой компании Neo Станислав Мудров.

Идет устойчивое снижение параллельного импорта на фоне роста ВВП: за последние три года ВВП увеличился на 9,7 %, что подтверждает, что экономика адаптировалась к санкциям и наращивает собственные мощности, замечает эксперт.

→ Прогнозы на 2026-й: дальнейшее снижение

Эксперты сходятся в ожидании продолжения тренда на сокращение параллельного импорта, однако его усиление будет вызвано также и негативными факторами. Свое влияние окажут, с одной стороны, охлаждение спроса, с другой — ужесточение таможенного госконтроля.

— Ожидается дальнейшее снижение объемов параллельного импорта, может быть, меньшими темпами, чем в 2025 году, но все же существенно, — прогнозирует Дегтярев.

Он отмечает, что в 2026 году продолжится ужесточение экспорта товаров из Китая, который был значительным поставщиком санкционных товаров.

Как отмечает ведущий аналитик АЦ «Центр экономики рынков» Ирина Светлова, снижение будет обусловлено развитием внутреннего производства и политикой импортозамещения, что постепенно уменьшает зависимость от внешних поставок.

По расчетам АЦ «Центр экономики рынков», дополнительным структурным фактором станет дальнейшее углубление торгово-экономического взаимодействия с Китаем. Доля китайской продукции в российском импорте уже демонстрирует устойчивый рост: за 11 месяцев 2025 года она увеличилась с 57,2 % до 58,3 % в стоимостном выражении. Усиление роли Китая будет способствовать замещению параллельного импорта западной продукции прямыми поставками китайской.

→ Продление механизма: баланс цен и дефицита

Решение о продлении правительством параллельного импорта на 2026 год обеспечивает предсказуемость для бизнеса и потребителей. Оно служит предохранительным клапаном против скачков цен в чувствительных сегментах, соглашаются экономисты.

— Продление этого механизма — это взвешенное решение, которое дает возможность балансировать спрос и предложение на потребительском рынке, не позволяя взвинчивать цены в отсутствие альтернатив, — подчеркивает глава АО «ВЭД Агент».

Для бизнеса этот сигнал о предсказуемости правил дает возможность планировать среднесрочные поставки, развитие производства, дополняет участник рынка.

Продление еще на год выглядит обоснованным, поскольку по ряду позиций нет адекватной альтернативы товарам, производимым в недружественных странах, отмечает ведущий научный сотрудник международной лаборатории исследований внешней торговли Президентской академии Александр Фиранчук.

При этом, дополняет он, любая либерализация импорта, включая механизм параллельного импорта, усиливает конкуренцию на внутреннем рынке и, как правило, способствует снижению потребительских цен.

→ Отрасли под ударом: риски и победители

Замещение параллельного импорта поставками из дружественных стран выигрывают некоторые сектора, но электроника и фармацевтика остаются уязвимыми. Адаптация идет неравномерно, с фокусом на Китай и локализацию.

— Вряд ли можно говорить о том, что какие-то отрасли выигрывают от замещения параллельного импорта поставками из дружественных стран, так как все-таки это замещение является вынужденным, — считает Дегтярев.

Поставки оборудования для многих отраслей промышленности были замещены поставками из КНР, отмечает специалист.

Производители в отдельных отраслях действительно могут выигрывать от замещения параллельного импорта поставками из дружественных стран, однако такие выгоды нередко концентрируются на стороне производителей, тогда как риски, в первую очередь ценовые, в большей степени несут внутренние потребители, говорит Александр Фиранчук.

В настоящее время ситуация с зависимостью от импорта из недружественных стран сильно варьируется по отраслям. Наиболее показательным является пример фармацевтики. С 2021 года доля импорта во внутреннем потреблении фармацевтической продукции не продемонстрировала снижения и по-прежнему составляет около 50 %, при этом порядка 90 % импорта приходится на поставки из недружественных стран.

— При существующих реалиях риски дефицита присутствуют в радиоэлектронике и отраслях, потребляющих ее продукцию, в пищевой промышленности, завязанной на технологии и оборудовании европейских производителей, в фармацевтике, — отмечает профессор кафедры экономики и управления предприятиями и производственными комплексами СПбГЭУ Елена Ткаченко.

По данным опросов СПбГЭУ, в СЗФО около 15 % респондентов отметили критическую зависимость от технологического импорта из недружественных стран, это же свидетельствует о потенциальных возможностях для дальнейшего развития импортозамещения.

→ Экспертные оценки: не все так однозначно

Данные по динамике разнятся, но тренд на спад очевиден, включая санкции и переориентация цепочек. Резэкспорт через ЕАЭС сокращается, подкрепляя выводы.

По данным Минпромторга, параллельный импорт упал за январь – ноябрь 2025 года, объем параллельного импорта составил \$ 20,9 млрд, что на 45 % ниже, чем за аналогичный период 2024 года (\$ 37,9 млрд), приводит цифры директор Института торговой политики НИУ ВШЭ Александр Данильцев.

Его прогноз на 2026 год в целом остается понижительный, хотя практика параллельного импорта будет продолжена.

— По данным Всемирной торговой организации, за 11 месяцев 2025 года совокупный объем импорта в Российскую Федерацию сократился, по сравнению с аналогичным периодом 2024 года, на 13,9 % в долларовом эквиваленте, — уточняет Ирина Светлова. — Аналогичная, но еще более выраженная отрицательная динамика наблюдается по импорту из традиционно дружественных стран — посредников в поставках продукции западного происхождения.

Прогнозы доцента кафедры логистики и коммерции УРГЭУ Глеба Савина подтверждают трансформацию: к концу 2026 года механизм параллельного импорта будет существенно сокращен — до 15-20 % от текущего объема, что позволит завершить трансформацию рынка без критических скачков цен.

— В 2026 году ожидается появление более устойчивых и автоматизированных финансовых каналов для проведения трансграничных платежей, что может стабилизировать стоимость логистики, — отмечает он. — При этом государственная политика будет направлена на защиту внутренних производителей через исключение из списков тех позиций, по которым к этому времени будет налажено серийное импортозамещение.

Другим важным фактором, по его мнению, станет развитие инфраструктуры в странах-посредниках. В 2026 году логистические хабы в странах СНГ, Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии могут достичь предела своей пропускной способности или столкнуться с необходимостью глубокой модернизации. Это заставит импортеров искать новые маршруты или переходить на более дорогие способы доставки, что отразится на финальной стоимости премиальных товаров.

«Известия»

ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ

О безвозмездной выдаче ТПП РФ сертификатов формы СТ-1

По 31 декабря 2027 г. сертификаты о происхождении товара формы СТ-1, предназначенные для таможенных органов РФ в целях реализации постановлений Правительства № 311 и 312, ТПП будут выдавать бесплатно.

Приказом ТПП № 84 от 26.12.2025 палата внесла изменения в свой приказ № 32 от 28.03.2022 «О выдаче сертификатов о происхождении товара формы СТ-1 для российских таможенных органов на безвозмездной основе».

Установлено, что до 31 декабря 2027 года включительно сертификаты о происхождении товара формы СТ-1 с особенностями заполнения, предназначенные для российских таможенных органов в целях неприменения запретительных и ограничительных мер, предусмотренных Постановлениями Правительства РФ от 09.03.2022 № 311 и № 312, выдаются торгово-промышленными палатами на безвозмездной основе.

Приказ № 84 вступает в силу 1 января 2026 г.

Alta.ru

Об отчетности по условно выпущенным товарам

ФТС России напоминает, что отчетность в отношении всех условно выпущенных товаров, которые имели такой статус по

состоянию на 31 декабря, должна быть подана через сервис Личного кабинета участника ВЭД не позднее 31 января.

Отчетность подается до 31 января 2026 года декларантами условно выпущенных товаров в соответствии с приказом ФТС России от 10 декабря 2018 г. N 2002.

Приказом утверждены:

- форма отчета (приложение N 1);
- порядок ее заполнения (приложение N 2);
- порядок, сроки и способы представления отчетности (приложение N 3).

Подать отчетность можно через сервис Личного кабинета участника ВЭД «Отчетность по условно выпущенным товарам с предоставлением льгот».

Обратите внимание:

- отчетность представляется в ФТС России 2 раза в год, не позднее 31 января и 31 июля каждого календарного года в отношении всех условно выпущенных товаров, которые имели такой статус по состоянию на 31 декабря и 30 июня;
- больше не нужно подавать отчетность по условно выпущенным товарам, если они приобрели статус товаров ЕАЭС. Ранее такую отчетность нужно было подавать в течение 60 календарных дней со дня приобретения такого статуса.

За нарушение сроков представления отчетности или подачу недостоверных сведений предусмотрена административная ответственность по ст. 16.15 КоАП РФ.

Пресс-служба ФТС России

Об информационном обмене сведениями между ФТС и ФНС

В Соглашении ФНС и ФТС от 03.12.2025 указано, что целью Соглашения является организация обмена информацией из баз данных таможенных и налоговых органов и оперативного обмена информацией по вопросам, связанным с выполнением задач и функций, возложенных на Стороны.

Информационный обмен и координацию деятельности осуществляется, в частности, по обеспечению контроля за деятельностью участников ВЭД путем оперативного обмена информацией, координации проведения проверок участников ВЭД, разработок совместных ведомственных нормативных правовых актов (при необходимости) по проведению проверок участников ВЭД, лиц, осуществляющих деятельность в области таможенного дела, и лиц, осуществляющих оптовую или розничную торговлю ввезенными и (или) вывезенными товарами, а также иных лиц, имеющих отношение к последующим операциям с товарами, ввезенными в РФ.

В числе прочего предусматривается унификация информации, используемой при проведении мероприятий таможенного, налогового и валютного контроля, выработка и реализация совместных технологических решений по обмену информацией и ее защите.

Указан перечень информации, которую ФТС будет передавать в ФНС на плановой основе. Это, в частности, сведения из баз данных электронных копий ДТ, транзитных деклараций и статистических форм учета товаров, а также данные таможенной статистики.

ФНС будет предоставлять таможенной службе сведения об организациях-налогоплательщиках, о проводимых налоговых проверках; о налогоплательщиках с высоким, средним и низким уровнем налогового риска, осуществляющих внешнеэкономические операции и другое.

Информационный обмен осуществляется на федеральном и территориальном уровнях на безвозмездной основе.

О маркировке парфюмерно-косметической продукции, предметов личной гигиены и товаров бытовой химии в ЕАЭС

Решением Совета ЕЭК № 124 от 05.12.2025 утвержден Перечень отдельных видов парфюмерно-косметической продукции, предметов личной гигиены и товаров бытовой химии в ЕАЭС, подлежащих маркировке средствами идентификации.

Установлено, что государства-члены Союза самостоятельно определяют дату введения и порядок маркировки данных товаров и уведомляют об этом ЕЭК. Запрет на оборот немаркированных товаров не может быть введен ранее сроков, указанных в Перечне товаров, подлежащих маркировке.

В Перечень, в частности, включены мыло, моющие и чистящие вещества, средства для макияжа, маникюра и педикюра, средства для волос, средства для чистки зубов, бритвы и лезвия, дезодоранты, благовония и другое.

Решение вступит в силу 28 февраля 2026 г.

Изменения в Решение № 88 о применении процедуры СТЗ

Решением Совета ЕЭК № 2 от 26.01.2026 внесены изменения в Решение Совета ЕЭК № 88 от 20.12.2017 «О некоторых вопросах применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны».

Скорректирован пункт 1 Перечня случаев иного потребления товаров, чем предусмотрено подпунктом 4 пункта 1 статьи 205 ТК ЕАЭС «Действия, совершаемые в отношении товаров, помещенных под таможенную процедуру СТЗ, и в отношении товаров, изготовленных (полученных) из товаров, помещенных под таможенную процедуру СТЗ» в части дополнения условий потребления товаров при создании на территории СТЗ объектов вспомогательной инфраструктуры.

Установлен перечень объектов вспомогательной инфраструктуры, который включает в себя, в частности, линии электропередачи, линии связи, кабеленесущие конструкции, системы водоснабжения и очистки и другое.

Решение № 2 вступает в силу с 25 апреля 2026 г.

ВНИМАНИЮ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ

ЕЭК установила беспошлинный порог в € 200 для покупок на зарубежных маркетплейсах

Совет ЕЭК установил порог беспошлинного ввоза товаров электронной торговли на уровне € 200. Речь идет о покупках, которые физические лица делают на иностранных маркетплейсах, сообщили в пресс-службе ЕЭК.

«Порог беспошлинного ввоза установлен на уровне 200 евро с возможностью его пересмотра в дальнейшем. В случае превышения этого значения будет взиматься таможенная пошлина в размере 5 % сверх установленных на национальном

уровне ставок НДС, но не менее 1 евро за 1 кг, со всей стоимости покупки», — говорится в сообщении.

Для отдельных видов товаров, например, автомобилей, определены особые ставки таможенных пошлин.

Также утвержден перечень товаров, которые не смогут оформляться по упрощенной декларации электронной торговли. Это касается покупок, которые по действующим правилам ЕАЭС не относятся к товарам для личного пользования.

«Путем принятия данного пакета решений комиссия завершает формирование необходимой нормативно-правовой базы, требуемой для полноценного вступления в силу и функционирования поправок в ТК ЕАЭС, подписанных главами государств стран союза в декабре 2023 года и регулирующих вопросы электронной торговли», — отметил министр по торговле ЕЭК Андрей Слепнев.

Кроме того, совет ЕЭК одобрил изменения в техрегламент о безопасности колесных транспортных средств и в порядок ввоза продукции, подлежащей обязательной оценке соответствия. Они нужны для ввоза автомобилей, купленных гражданами стран ЕАЭС на зарубежных онлайн-площадках.

Планируется, что новый порядок регулирования электронной торговли в ЕАЭС начнет действовать с 1 июля 2026 года.

Как защитить права авиапассажиров, когда багаж не выдают сутками, а работа аэропортов ограничивается

Минувшие новогодние праздники стали настоящим тестом на стрессоустойчивость для транспортной системы страны: туристический ажиотаж, мощнейший циклон «Фрэнсис», атаки беспилотников... Сложнее всего пришлось гражданской авиации. Новостные ленты заполнила информация о задержках рейсов и невыданном багаже, при этом пассажиры не могли добиться объяснений от авиакомпаний. О том, как в этих условиях соблюсти права авиатуристов и добиться выплаты положенных им компенсаций, «Российской газете» рассказал председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

— Илья Сергеевич, погода в последние недели была нелетная...

Илья Зотов: Да, циклон внес свои коррективы, это правда. А что сейчас происходит на Камчатке? Но у природы нет плохой погоды — есть плохая подготовка наземных служб. А страдают пассажиры. Причем часто именно оттого, что не могут получить ответ от перевозчика: когда полетим, когда выдадут багаж или же воду и питание, если борт серьезно задерживается. Именно поэтому мы сейчас предлагаем создать единый канал связи между пассажирами, авиакомпаниями и аэропортами.

— Как это будет работать?

Илья Зотов: По принципу единого окна. Это мог бы быть даже чат-бот. Указываешь номер билета и тут же получаешь всю информацию. Например, подойдите к такой-то стойке или к определенному выходу, получите еду и воду там-то. Или — если вам положена гостиница, чтобы заселиться, следуйте инструкции. Ваш багаж не прилетел этим рейсом — заполните, пожалуйста, электронную анкету, чтобы его доставили к дому, а мы пришлем уведомление в этот чат, когда получим его сами. Все автоматически. Я думаю, с учетом возможностей искусственного интеллекта реализовать задумку будет нетрудно. Как общественная организация мы сами работаем над созданием этого канала связи, и могу сказать, что уже

сейчас имеем высокую стадию проработки технического решения. Главное, снять вопрос с персональными данными, с их защитой. Никто не должен получить к ним доступ. Поэтому, возможно, стоит подумать, как прикрепить бота к portalу «Госуслуги». Это надежная платформа.

— **А как быть с компенсациями в случае задержек рейсов и багажа?**

Илья Зотов: Их получение тоже можно автоматизировать и включить в единую систему. Сейчас пассажирам полагается 100 рублей за один час задержки.

Но не более половины стоимости билета. Допустим, если билет в Сочи стоит десять тысяч рублей, то максимально можно получить пять тысяч. Но практика такова, что даже эти суммы редко выплачиваются. Путешественники чаще всего вообще не обращаются за компенсацией, а перевозчики не торопятся о ней напоминать. Автоматизация процесса выплат как раз мотивировала бы авиакомпании соблюдать четкий график. Просрочили вылет на час? 100 рублей — вроде и немного, но умножать сразу нужно на число всех пассажиров.

— **Предположим, у меня забронирован дорогой отель в Красной Поляне. Рейс отложили на сутки. Компенсируют мне только пять тысяч рублей. Но ведь потерю я гораздо больше...**

Илья Зотов: Здесь можно возместить реальный ущерб от задержки рейса или даже упущенную выгоду. Например, в чемодане были дорогие лекарства. Но багаж не долетел. Приходится их срочно покупать в другом городе. Или летели кататься на лыжах, взяли с собой собственное снаряжение, а его в итоге пришлось арендовать. В этом случае можно подать досудебную претензию к авиакомпании, прикрепить все чеки. Если не согласны — идти в суд. Закон на стороне пассажира, но сумма возмещения тоже ограничена.

— **Но ведь бывает и так, что багаж теряется совсем...**

Илья Зотов: Тут правила едины: 600 рублей за каждый килограмм веса. Поэтому, если перевозятся дорогие украшения или техника, нужно перевозить багаж с объявленной ценностью (отдельная платная услуга в аэропорту). Возмущает другое. Когда летят домашние животные, то по ним действуют те же правила возмещения. К сожалению, бывает так, что питомцы погибают на борту в силу разных причин. И вот хозяин получает 600 рублей за каждый килограмм... Это ужасно. Мы добиваемся того, чтобы эти категории компенсаций разделить, да и суммы по домашним животным должны быть выше. Это заставит авиакомпании более бережно к ним относиться, чтобы не допустить трагических ситуаций.

— **Какие еще назрели изменения?**

Илья Зотов: Что касается багажа, то мы выступаем с инициативой: организовать приоритетную выдачу отдельным категориям граждан. В первую очередь это ветераны специальной военной операции, ветераны боевых действий, Герои России, семьи с детьми и люди с ограниченными возможностями. Еще на этапе регистрации можно прикреплять к чемоданам специальные цветные бирки. Потом на разгрузке в аэропорту прилета сотрудники будут доставать их первыми из багажного отсека лайнера и сразу отправлять на ленту в зал. Другое наше предложение касается бизнес-залов. Необходимо обязать авиагавани свободно и бесплатно давать возможность в них размещаться многодетным семьям. Можно даже организовать специальные детские зоны внутри этих залов, чтобы деловые туристы могли спокойно работать или общаться в другой части помещения. Реализовать ведь совсем не сложно. Зато, нам кажется, это продемонстрировало бы заботу государства о

гражданах, которым уделяется особое внимание в нашей стране.

— **Я думаю, многие попадали в ситуацию, когда посадка на борт уже произведена, а взлет не дают часами. Пассажиры сидят в душном салоне без еды и воды. Может, стоит ограничить максимальное время от посадки до взлета, допустим, одним часом? Не успели — значит, надо выводить людей обратно в зал...**

Илья Зотов: Да, тут действительно нужны адекватные временные рамки. Тем более что в самолетах почти никогда не включают кондиционирование в этот момент. Если двигатели заглушены, то и свежего воздуха нет. Либо нужно подключаться к внешнему источнику. В обоих случаях это дополнительные расходы, на которые авиакомпании часто не хотят идти. Так что да, этот момент действительно нужно проанализировать и вводить дополнительное регулирование.

— **Проблема овербукинга (когда авиакомпания продает больше билетов, чем есть мест в самолете) на рейсах давно известна, причем как в России, так и за рубежом. Однако до сих пор не решена... Может, есть какой-то универсальный рецепт?**

Илья Зотов: Беда в том, что в российском правовом поле вообще не закреплено понятие овербукинга. Есть отдельные судебные прецеденты — с решениями как в пользу пассажиров, так и в пользу авиакомпаний. А вот системного подхода нет. Есть два способа решения проблемы. Самый простой — запретить овербукинг как явление. То есть нельзя будет продавать больше билетов, чем мест в самолете. Но и компенсаций пассажирам не будет — перевозчики будут платить штраф государству. Не получится при этом и пересадить пассажиров на другой борт, потому что законодательно для этого просто не будет оснований. В результате часть людей просто никуда не полетят. Поэтому мы выступаем за другое решение: ввести компенсацию за сверхбронирование в пользу пассажира, что фактически легализует овербукинг. Причем нужно стремиться к принципу добровольности в решении вопроса. Если человек не против, он всегда улетит нужным рейсом. К примеру, авиакомпания предлагает пассажиру улететь в Санкт-Петербург другим бортом через два часа. За это неудобство они готовы выплатить автоматическую компенсацию. А вот на дальних рейсах или на тех, которые происходят с низкой частотой, от овербукинга действительно стоит отказаться. Какой бы ни была компенсация, это ставит туриста или бизнес-путешественника в крайне неудобное положение. Также стоит предусмотреть перечень категорий пассажиров, которых стоит дополнительно защитить от подобного явления.

— **Цены на еду и напитки в аэропортах давно напоминают американские горки. После проверок Федеральной антимонопольной службы (ФАС) — снижаются, а потом опять летят вверх. Можно ли создать какое-то единое регулирование?**

Илья Зотов: Дело в том, что цены в аэропорту всегда будут несколько выше, чем в обычном магазине. Ведь там высокая аренда. Купить бутылку воды в вендинговом автомате можно где-то за сто рублей. В городе такую же можно приобрести в два раза дешевле. Интересно, что технически пассажир и сейчас может взять с собой литр воды. Нюанс в том, что придется использовать десять емкостей по 100 миллилитров. Таковы требования безопасности. Само собой, никто так делать не будет. Мы предлагаем разрешить брать в зону вылета литр воды в одной таре — для тех, кто не хочет переплачивать. У аэропортов есть все необходимое оборудование, чтобы точно убедиться: в емкости именно вода,

а не опасная жидкость. Если аэропорт не имеет такого оборудования, то там останется прежняя норма.

— **Сегодня покупать авиабилеты детям до 12 лет можно с 50-процентной скидкой. Но если ребенок летит один, то платить приходится полную стоимость. Не стоит ли унифицировать льготу?**

Илья Зотов: Да, сейчас это действительно так. И нам кажется, что это несправедливо. Особенно если учесть, что к полной стоимости билета еще нужно добавлять плату за услугу сопровождения ребенка от авиакомпании. Именно поэтому мы и обратились с такой инициативой в Минтранс. Предоставление скидки на билет помогло бы устранить это неравенство.

«Российская газета»

СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА

Обзор судебной практики применения таможенного законодательства ВС РФ за 2025 год

Платежи за использование товарного знака (роялти), которым маркированы товары, ввозимые на территорию РФ, подлежат в соответствующей части включению в таможенную стоимость этих товаров без их уменьшения на суммы НДС (Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации № 308-ЭС23-29565 от 24.05.2024 г. по делу № А32-5147/2022).

В рамках деятельности по производству и реализации алкогольной продукции общество ввозило в Российскую Федерацию товары, содержащие товарный знак, используемый обществом на основании лицензионного договора, заключенного с иностранной организацией.

Внешнеторговые контракты, регулирующие ввоз спорных товаров, не содержали конкретных положений, касающихся уплаты лицензионных платежей, однако в спецификациях и инвойсах, заявках к внешнеторговым контрактам было указано на необходимость производства и поставки в адрес заявителя товаров, маркированных товарным знаком.

С учетом данных обстоятельств таможенный орган пришел к выводу о том, что декларант имел намерение распространять продукцию с товарным знаком, являющимся предметом лицензионного договора, поскольку он придает продукции дополнительную ценность ввиду индивидуализации товаров и повышения узнаваемости у потребителей.

В связи с этим таможенный орган включил в таможенную стоимость ввезенных товаров соответствующую сумму лицензионных платежей и доначислил обществу сумму таможенных платежей.

Не согласившись с позицией таможенного органа, общество обратилось в суд с заявлением о признании его решения незаконным.

Решением суда первой инстанции в удовлетворении требований общества отказано.

Постановлением суда апелляционной инстанции, оставленным без изменения постановлением суда кассационной инстанции, решение суда отменено, заявление общества удовлетворено.

Судебная коллегия Верховного Суда Российской Федерации отменила названные судебные акты и направила дело на новое рассмотрение с учетом следующего.

Из положений п.3 ст.39 и пп.7 п.1 статьи 40 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее — ТК ЕАЭС) следует, что платежи за использование объектов

интеллектуальной собственности (роялти, лицензионные платежи) подлежат учету для целей таможенной оценки ввезенных товаров как один из компонентов таможенной стоимости при ее определении первым методом (по стоимости сделки с ввозимыми товарами) в той мере, в какой они влияют на их экономическую ценность.

Судами установлено, что товарный знак нанесен на корковую пробку для закупки бутылок и сувенирную продукцию, ввозимую обществом на таможенную территорию Евразийского экономического союза в соответствии с заключенными внешнеторговыми контрактами, и служит для индивидуализации производимой обществом алкогольной продукции, привлечения к ней внимания потребителей.

В соответствии с условиями лицензионного договора уплата лицензионных платежей охватывает в том числе ввоз оцениваемых в ходе таможенного контроля товаров (винные пробки и бокалы с товарными знаками). Следовательно, в случае, если бы роялти не были уплачены обществом в последующем, то спорные товары не могли бы быть введены в гражданский оборот на территории Российской Федерации, так как иные цели ввоза спорных товаров, кроме как закупки бутылок и привлечения внимания покупателей, у декларанта отсутствуют.

С учетом изложенного доводы таможенного органа о наличии предусмотренных п.7 п.1 ст.40 ТК ЕАЭС оснований для включения роялти в таможенную стоимость ввезенных товаров являются правомерными.

Согласно пп.3 п.2 ст.40 ТК ЕАЭС таможенная стоимость ввозимых товаров не должна включать в себя расходы в виде пошлин, налогов и сборов, уплачиваемых в связи с ввозом товаров на таможенную территорию Евразийского экономического союза или продажей ввозимых товаров на таможенной территории Евразийского экономического союза при условии, что они выделены из цены, фактически уплаченной или подлежащей уплате за ввозимые товары.

Однако суммы НДС, исчисленные, удержанные и уплаченные декларантом в рамках исполнения им обязанностей налогового агента, не соответствуют перечисленным условиям, поскольку уплачиваются им за правообладателя с возможностью принятия удержанной суммы к вычету при исчислении собственного налога (ст.24, п.1 и п.2 ст.161, п.3 ст. 171 НК РФ).

Таким образом, лицензионные платежи в полном объеме участвуют как в определении базы для исчисления таможенных платежей при ввозе товаров, так и в определении налоговой базы по НДС при удержании налога налоговым агентом, но по различным юридическим основаниям, что обусловлено особенностями взимания налога таможенными и налоговыми органами и с учетом возможности применения налоговых вычетов не приводит к многократному налогообложению, следовательно, не нарушает прав плательщиков.

Поскольку отсутствуют основания для включения в состав разрешенных вычетов из цены, фактически уплаченной за товары, сумм НДС, исчисленных, удержанных и уплаченных из начисленных в пользу правообладателя в рамках исполнения обществом обязанностей налогового агента, данные суммы подлежат включению в таможенную стоимость товаров в составе дополнительных начислений к цене в виде роялти.

Документ: «Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации №1 (2025)» (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 25.04.2025, в редакции от 19.11.2025 г.).

Legalacts.ru

«Автодор» обсуждает параметры очередной индексации тарифов на сети своих дорог

ГК «Автодор» обсуждает параметры индексации тарифов за проезд по своим трассам, которая необходима на фоне инфляции и роста затрат на содержание дорожной сети, сообщил журналистам председатель правления госкомпании Вячеслав Петушенко.

«Мы, безусловно, будем рассматривать этот вопрос в соответствии с экономическим развитием страны. Потому что инфляция есть, затраты растут у всех, в том числе и на содержание дорог. Поэтому — конечно, рассматриваем», — сказал Петушенко журналистам, отвечая на вопрос о том, планирует ли «Автодор» повышение тарифов для пользователей.

Возможных параметров индексации он не уточнил, но отметил, что в госкомпании стремятся к сбалансированному решению без негативных последствий и учитывают «те индикативы, которые есть».

«Мы понимаем, что излишнее увеличение тарифа может повлечь за собой уменьшение трафика. С другой стороны, мы также четко понимаем, что затраты на содержание дорог тоже растут. У нас есть обязательства по содержанию, по сохранности дорог. И в тех цифрах, которые были раньше, мы просто не добьемся экономического эффекта, который необходим. С другой стороны, у нас есть обязательства по возврату средств — мы же строим платные дороги за счет привлечения средств. Они тоже привязаны к индексу потребительских цен, и к другим индикативам. Поэтому решение надо выверить очень взвешенно — чтобы и потребитель не почувствовал, и дорога не проиграла в своих эксплуатационных характеристиках», — сказал Петушенко.

Председатель правления «Автодора» подчеркнул, что повышение тарифов планируется избирательным, в зависимости от конкретной дороги и конкретных участков.

Последний раз тарифы на трассах «Автодора» корректировались в феврале 2025 г. — тогда они в среднем выросли на 7-9 %. До этого тарифы на сети госкомпании повышались в апреле 2024 г., тоже примерно на 7-9 %.

По данным Росстата, инфляция в РФ за 2025 г. составила 5,59 %, в 2024 г. — 9,52 %, в 2023 г. — 7,42 %, в 2022 г. — 11,94 %, в 2021 г. — 8,39 %, в 2020 г. — 4,9 %, в 2019 г. — 3,0 %.

Госкомпания «Автодор» выступает государственным заказчиком при проектировании, строительстве, реконструкции и ремонте федеральных автодорог, формируя транзитные автодорожные коридоры с севера на юг и с запада на восток по территории РФ. Общая протяженность дорог в доверительном управлении госкомпании составляет почти 6 тыс. км, из которых почти 3,7 тыс. — платные. Речь идет, в частности, о трассах М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-11 «Нева», А-113 Центральная кольцевая автомобильная дорога (ЦКАД), А-105 подъездная дорога к аэропорту Домодедово и А-107 «Московское малое кольцо». Также «Автодор» построил и эксплуатирует М-12 от Москвы до Казани и далее до Екатеринбурга, которую планируют продлить на восток страны.

Интерфакс

О переходе на электронные перевозочные документы

В Информации ФНС от 26.01.2026 доводится до сведения, что с 1 сентября 2026 года все участники перевозок вне зависимости от сферы деятельности должны оформлять в электронном виде транспортные накладные, заказы или заявки на перевозку, экспедиторские документы, железнодорожную накладную и грузовую накладную при авиаперевозках.

Чтобы перейти на электронные перевозочные документы, необходимо:

- 1) получить сертификат квалифицированной электронной подписи на руководителя (индивидуального предпринимателя) или сертификат квалифицированной электронной подписи и оформить машиночитаемую доверенность для сотрудника;
- 2) Затем подключиться к одному из аккредитованных операторов ИС ЭПД — организации, которая предоставляет услуги по передаче электронных перевозочных документов между участниками перевозки и в ГИС ЭПД. Перечень аккредитованных операторов размещен на сайте Минтранса России.
- 3) Третий шаг — предоставить доступ к сервису для сотрудников компании и назначить администратора, при необходимости подключить водителей.

Alta.ru



Бланки CMR
из 6 самокопирующихся листов
Цена: 50 руб./шт.
Ижевск, ул.Бородина, д.21, оф.106
(3412) 77-21-75

Минтранс подготовил законопроект для вывода автобеспилотников на дороги

Минтранс подготовил проект федерального закона о высокоавтоматизированных транспортных средствах (ВАТС), который должен отрегулировать условия использования беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования и ответственность за них в случае возможных инцидентов.

Законопроект опубликован на портале regulation.gov.ru. Его общественное обсуждение продлится до 18 февраля.

Предполагается установить единые правила для всех представителей рынка, определив права и обязанности участников регулирования, чтобы эксплуатация беспилотного транспорта стала возможна не только в рамках экспериментальных правовых режимов, как сейчас, но и на дорогах общего пользования.

Документ, в частности, закрепляет требования к операторам и к системе операторского контроля, а также определит порядок допуска автобеспилотников на российские дороги.

«Федеральный закон о ВАТС станет отправной точкой в развитии отечественного беспилотного транспорта. Данное направление является одним из приоритетных в нашей деятельности», — цитирует пресс-служба Минтранса РФ главу министерства Андрея Никитина.

В отличие от экспериментальных правовых режимов, где вся ответственность полностью возлагается только на производителя автономного транспорта, в проекте закона она

будет распределяться между изготовителем беспилотного автомобиля, разработчиком автоматизированной системы вождения (АСВ), владельцем/эксплуатантом, авторизованным сервисным центром и оператором дистанционной поддержки.

Как заверяют в Минтрансе, эксплуатация автономного транспорта станет безопаснее: в документе закреплены условия его допуска к участию в дорожном движении. Среди них — обязательный госучет, техническое состояние и оборудование, обеспечивающие безопасность, наличие устройства регистрации данных, защита от несанкционированного вмешательства в работу АСВ, соблюдение ПДД автоматизированной системой и обязательное страхование гражданской ответственности владельца.

Федеральный закон о ВАТС также определит полномочия органов государственной власти и ответственность всех заинтересованных сторон, включая необходимость обязательного страхования гражданской ответственности.

Отдельно в законопроекте закреплен блок мониторинга и дистанционной поддержки, в соответствии с которым контроль состояния ВАТС и параметров функционирования АСВ осуществляется в реальном времени при непосредственном участии оператора дистанционной поддержки. В частности, он может активировать или деактивировать АСВ, корректировать маршрут, запускать маневр минимального риска и ограничивать движение. Оператор также обязан выполнять требования контролирующих органов об ограничении или приостановке эксплуатации ВАТС, а в случае ДТП — оперативно информировать ГИБДД и вызывать соответствующие службы при наличии пострадавших.

Законопроектом предусмотрено, что ВАТС четвертого и пятого уровней автоматизации (без участия водителя-испытателя — ИФ) могут двигаться в автоматизированном режиме только при подключении к сервису дистанционной поддержки, что делает удаленный контроль фактически элементом безопасности «по умолчанию».

«Федеральный закон о ВАТС позволит в 2028 году вывести на дороги общего пользования автомобили пятого уровня автономности и эксплуатировать беспилотные автомобили без присутствия человека в кабине», — отметила через пресс-службу Минтранса директор ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» Полина Давыдова.

Онлайн-мониторинг движения ВАТС осуществляется при помощи единой системы идентификации беспилотного транспорта на базе «ЭРА-ГЛОНАСС». К платформе подключены 95 автономных грузовиков, курсирующих в рамках беспилотных логистических коридоров на трассах М-11 «Нева», М-4 «Дон», ЦКАД и в ближайшей перспективе — на М-12 «Восток».

«Федеральный закон нормативно закрепит этот готовый механизм. С Минтрансом РФ мы запустили публичный счетчик безаварийного пробега для объективной оценки зрелости технологии и ускорения перехода от экспериментов к промышленной эксплуатации. Следующий этап развития системы — защита беспилотников от хакерских атак и реализация механизма централизованной принудительной остановки в случае чрезвычайных происшествий», — цитирует Минтранс РФ гендиректора АО «ГЛОНАСС» Алексея Райкевича.

Подготовка федерального закона о колесных ВАТС проходила на площадке ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» при участии представителей ПАО «КАМАЗ», ООО «Автотех», ООО «Яндекс», АО «Национальный перевозчик», правительств Москвы и Петербурга.

Интерфакс

Погрузка на сети РЖД в 2026 году может составить 1,1 млрд тонн

Погрузка на сети «Российских железных дорог» (РЖД) по итогам 2026 года может составить 1 млрд 132 млн тонн, сообщается в официальном Telegram-канале холдинга.

Как отметили в холдинге, на сети сохраняется профицит подвижного состава: парк превышает 1,4 млн единиц, из которых не менее 200 тыс. вагонов являются избыточными.

«Систематическая совместная с операторами подвижного состава работа по повышению эффективности использования погрузочных ресурсов принесла ощутимые результаты», — отметили в РЖД. Оборот вагона на инфраструктуре РЖД сократился до 13,58 суток (-0,72 суток к 2024 году) по итогам 2025 года, а участковая скорость увеличилась на 8,4 %. «К концу года доля груженых отправок, доставленных в установленный срок, достигла 99 %», — добавили в холдинге.

Кроме того, в прошедшем году грузоотправители подали заявки на перевозку 2 млрд 251 млн тонн грузов при фактически погруженных 1 млрд 115,8 млн тонн. Таким образом, не был принят значительный объем груза из-за завышенных планов по ряду направлений. «Мы готовы детально разбирать причины недогруза в каждом конкретном случае и совместно с грузоотправителями искать наиболее оптимальные для всех решения», — подчеркнул глава РЖД Олег Белозеров, слова которого приводятся в сообщении.

→ Предложения РЖД

Холдинг предложил ряд мер для улучшения результатов. Среди них: рассмотрение возникающих сложных ситуаций в местах массовой погрузки и выгрузки с поиском технологических решений для перераспределения грузопотоков и предотвращения ввода конвенционных ограничений; проработка вариантов донстройки норм заадресовки порожних вагонов для исключения случаев замедления перевозок специализированного подвижного состава. А также реализация гибкого подхода к формированию контейнерных поездов, допуская возможность их отправления по ряду имеющих резервы направлений составами в диапазоне от 57 до 71 вагона.

Перевозка грузов железнодорожным транспортом поставлена правительством на особый контроль, отметил замминистра транспорта РФ Алексей Шило, слова которого также приводят в РЖД. «Минтранс информирует ведомства о потерях в погрузке по тем или иным отраслям для оперативного реагирования и поиска решений по возвращению грузов на железную дорогу», — сказано в сообщении.

ТАСС

Казахстан. Действие запрета на перевозку грузов третьих государств после перецепки/перегрузки приостановлено до 1 января 2027 года

Приказом Министерства транспорта Республики Казахстан от 8 января 2026 г., вступающим в силу с 14 января т.г., в Правилах применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении, утвержденных приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 марта 2015 года № 353, пункт 56-1 изложен в следующей редакции:

«56-1. Требования части второй пункта 51 и пункта 54 настоящих Правил не распространяется на перевозчиков зарегистрированных:

- в государствах-членах Евразийского экономического союза, в случаях если перевозка груза на/с территорию (и) Республики Казахстан, выполняется последовательно несколькими перевозчиками с перегрузкой (погрузкой/выгрузкой) и (или) заменой тягача (перцепкой) при наличии оригинала отечественных разрешений или оригинала отрывной части с предоставлением копии отечественного разрешения предыдущего перевозчика;
- в государствах, не являющихся членами Евразийского экономического союза, в случаях если перевозка груза на/с территорию (и) Республики Казахстан, выполняется последовательно несколькими перевозчиками с перегрузкой (погрузкой/выгрузкой) и (или) заменой тягача (перцепкой), но при этом если перегрузка (погрузка/выгрузка) и (или) замена тягача (перцепкой) осуществляется за пределами территории государств-членов Евразийского экономического союза, при наличии оригинала отечественного разрешения или оригинала отрывной части с предоставлением копии отечественного разрешения предыдущего перевозчика».

Указанный пункт действует до 1 января 2027 года.

Напоминаем, что в соответствии с ч.2 п.51 Правил не допускается перегрузка на территории страны, не являющейся пунктом отправления или назначения груза из третьих стран на территорию Республики Казахстан, груза, таможенный транзит которого еще не завершен, на казахстанское автотранспортное средство, а равно на автотранспортное средство, которое не зарегистрировано в стране регистрации первоначального перевозчика.

Пунктом 54 установлено, что при осуществлении перевозки грузов на территорию Республики Казахстан замена тягача или грузового автомобиля допускается на другой тягач или грузовой автомобиль, который зарегистрирован в государстве регистрации перевозчика.

ASMAP.ru

ПРОФЕССИОНАЛ ВЭД

Опасная ловушка для импортеров: как порча товара превращается в «скрытую продажу» для налоговой

Вы импортировали товар, но часть партии испортилась? Если при этом не были оформлены соответствующие документы — будьте готовы к неприятным сюрпризам от налоговой. Для фискальных органов такая ситуация однозначно трактуется как реализация товара без уплаты налогов.

→ Как развивается рискованная ситуация

Рассмотрим типичный сценарий:

- 1) Компания ввозит крупную партию продукции (пищевые товары, косметическая продукция, промышленное сырье).
- 2) В процессе транспортировки или хранения часть груза:
 - теряет потребительские свойства;
 - приходит в негодность;
 - утрачивает товарный вид.
- 3) Бизнесмен, действуя добросовестно, списывает неликвид и организует его утилизацию (или просто избавляется от испорченного товара).

При налоговой проверке вскрывается «пробел» в документации.

→ Взгляд налоговой: где логика претензий?

Инспектор, анализируя данные, обнаруживает нестыковку:

- товар оформлен по грузовой таможенной декларации (ГТД);
- ввозной НДС уплачен в полном объеме;
- однако в отчетности: отсутствуют остатки товара на складе; нет данных о реализации.

→ Красные флаги: что насторожит проверяющих

1. Отсутствие подтвержденных условий хранения

Если у компании: нет собственного складского помещения; отсутствует договор аренды с указанием необходимых параметров хранения (температурный режим, влажность, полезная площадь), то у налоговой возникает закономерный вопрос: где физически находился товар? Отсутствие доказательств хранения легко интерпретировать как моментальную отгрузку покупателю.

2. Дефицит сопроводительной документации

Критично отсутствие:

- акта о порче, бое или браке (форма ТОРГ-16);
- договоров с организациями, занимающимися вывозом и утилизацией отходов;
- актов об утилизации или приеме отходов на полигон.

3. Несоответствие объемов

Яркий пример:

- импортировано: 1 000 тонн;
- официально реализовано: 10 тонн;
- «испарилось»: 990 тонн.

Устные объяснения («товар испортился») для налоговой не имеют юридической силы.

→ Почему налоговая настаивает на «скрытой продаже»?

Логика проверяющих проста и жестка:

Если товар отсутствует на складе, но нет документальных подтверждений его физического уничтожения или утилизации — значит, он был реализован.

Подтекст: предприниматель продал продукцию за наличный расчет, присвоил выручку и уклонился от уплаты налогов.

→ Чем грозит отсутствие документов

Последствия могут быть серьезными:

Доначисление НДС — не по закупочной стоимости, а по текущим рыночным ценам реализации;

Финансовые потери — компания дважды несет ущерб: сначала из-за порчи товара, затем из-за налоговых выплат за несуществующую прибыль;

Риски штрафов — за нарушение налогового законодательства.

→ Что делать импортеру: правила безопасности

Чтобы избежать претензий, соблюдайте три ключевых принципа:

1. Фиксируйте порчу

Обязательно составляйте акт о порче, бое или браке (ТОРГ-16) с детальным описанием: причин ухудшения качества; количества и стоимости испорченного товара; даты и места выявления недостатков.

2. Документально подтверждайте утилизацию

При избавлении от неликвида сохраняйте: акты от утилизирующей компании; талоны с полигона ТБО; платежные документы за услуги вывоза и утилизации.

3. Доказывайте условия хранения

Имейте на руках: договор аренды склада с указанием площади и параметров хранения; журналы учета температурно-влажностного режима (если требуется для данного типа товара); акты регулярных проверок складских условий.

→ **Главный принцип работы**

Запомните золотое правило: документация о «смерти» товара должна быть столь же безупречной, как и о его «рождении» (ввозе).

Отсутствие бумажного следа автоматически создает для налоговой картину незаконной сделки. В сфере налогообложения действует жесткая аксиома: Нет документа — нет факта. А раз нет факта утилизации, значит, по версии ФНС, была продажа.

CustomsOnline.ru

Об определении налоговой базы по НДС при импорте товаров в РФ с территории Беларуси

Вопрос: Общество с ограниченной ответственностью (далее также — организация, ООО) закупает продукцию, производимую закрытым акционерным обществом (Республика Беларусь, далее также — производитель, ЗАО).

Закупка продукции осуществляется с привлечением юридического лица, зарегистрированного по месту нахождения в Объединенных Арабских Эмиратах (далее — резидент ОАЭ), по следующей схеме поставки:

а) резидент ОАЭ осуществляет закупку у ЗАО на основании договора поставки на условиях предоплаты за поставляемую продукцию, с переходом права собственности на продукцию на складе производителя — Республики Беларусь;

б) ООО осуществляет закупку продукции у резидента ОАЭ (поставщика) на основании договора поставки на условиях отсрочки платежа с доставкой продукции поставщиком до грузополучателя на территории Российской Федерации, где и происходит переход права собственности на поставляемую продукцию на ООО. Перевозка продукции осуществляется привлеченными резидентом ОАЭ перевозчиками.

В соответствии с п.2 ст.40 ТК ЕАЭС стоимость товаров не должна включать в себя расходы на перевозку (транспортировку) по таможенной территории ЕАЭС, при условии, что они выделены из цены, фактически уплаченной или подлежащей уплате, заявлены декларантом и подтверждены им документально.

С учетом изложенного при наличии следующих обстоятельств:

а) место производства продукции — Республика Беларусь, ЕАЭС;

б) место нахождения грузополучателя — Российская Федерация, ЕАЭС;

в) поставщик продукции от производителя до грузополучателя — резидент ОАЭ;

г) доставка продукции от производителя до грузополучателя (территория ЕАЭС) осуществляется поставщиком с привлечением перевозчиков — резидентов РФ или Республики Беларусь

включаются ли в стоимость продукции, произведенной на территории ЕАЭС, транспортные расходы, связанные с доставкой продукции резидентом ОАЭ от производителя — Республики Беларусь до грузополучателя — Российской Федерации?

Ответ: В связи с письмом по вопросу определения налоговой базы по налогу на добавленную стоимость при импорте товаров в Российскую Федерацию с территории

Республики Беларусь Департамент налоговой политики сообщает следующее.

Порядок применения налога на добавленную стоимость при импорте товаров в Российскую Федерацию с территории Республики Беларусь установлен разделом III «Порядок применения косвенных налогов при импорте товаров» Протокола о порядке взимания косвенных налогов и механизме контроля за их уплатой при экспорте и импорте товаров, выполнении работ, оказании услуг, являющегося приложением N 18 к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее — Протокол).

В соответствии с пунктом 14 Протокола для целей уплаты налога на добавленную стоимость налоговая база определяется на дату принятия на учет у налогоплательщика импортированных товаров на основе стоимости приобретенных товаров и акцизов, подлежащих уплате по подакцизным товарам. Стоимостью приобретенных товаров является цена сделки, подлежащая уплате поставщику за товары согласно условиям договора (контракта).

Включение в налоговую базу по налогу на добавленную стоимость расходов по транспортировке товаров, импортируемых на территорию одного государства — члена Евразийского экономического союза (далее — ЕАЭС) с территории другого государства — члена ЕАЭС, нормами Протокола не предусмотрено.

Таким образом, стоимость услуг по транспортировке товаров, импортируемых в Российскую Федерацию с территории Республики Беларусь, в налоговую базу по налогу на добавленную стоимость не включается, за исключением случаев, когда стоимость услуг по транспортировке включена продавцом в стоимость реализуемых товаров.

Одновременно сообщается, что настоящее письмо не содержит правовых норм или общих правил, конкретизирующих нормативные предписания, и не является нормативным правовым актом. В соответствии с письмом Минфина России от 7 августа 2007 г. № 03-02-07/2-138 направляемое письмо имеет информационно-разъяснительный характер по вопросам применения законодательства Российской Федерации о налогах и сборах и не препятствует руководствоваться нормами законодательства о налогах и сборах в понимании, отличающемся от трактовки, изложенной в настоящем письме.

Документ: Письмо Министерства финансов Российской Федерации от 10 ноября 2025 г. № 03-07-13/1/108292.

VCH.ru

ПРОЧЕЕ

Новая система против серого импорта обойдется в 16,5 млрд рублей

Правительство России приступает к реализации масштабного проекта по борьбе с так называемым «серым импортом» — неофициальным ввозом товаров из стран ЕАЭС с уклонением от уплаты налогов.

В основу новой инициативы ложится внедрение национальной системы подтверждения ожидания поставки товаров (СПОТ), которая, по замыслу разработчиков, должна не только ужесточить контроль за перемещением грузов, но и значительно пополнить бюджет за счет легализации ранее «теневых» потоков.

Как стало известно «Ведомостям», на создание и запуск СПОТ в 2026–2028 годах из федерального бюджета будет выделено 16,5 млрд рублей. Эти средства распределятся между двумя ключевыми ведомствами: Федеральной налоговой службой (ФНС) и Федеральной таможенной

службой (ФТС). Большая часть финансирования — 9,7 млрд рублей — достанется ФНС, которая станет оператором системы, а 6,8 млрд рублей получит ФТС как контролирующий орган. В пояснительной записке к соответствующему законопроекту подчеркивается, что обе структуры получат право корректировать стоимость закупаемых товаров и услуг с учетом инфляции на момент начала закупочной процедуры.

Однако расходы на внедрение СПОТ могут быть с лихвой компенсированы дополнительными доходами. Уже в текущем году, при условии запуска системы во второй половине 2026 года, ожидаемые поступления в бюджет от уплаты косвенных налогов могут составить около 50 млрд рублей. В 2027 году эта цифра, по прогнозам, удвоится до 100 млрд, а начиная с 2028 года — достигнет 150 млрд ежегодно. Такой эффект объясняется тем, что СПОТ призвана закрыть распространенную схему уклонения от налогов: когда товар, формально оформленный как транзитный через Россию, фактически остается на ее территории и реализуется без уплаты НДС и других обязательных платежей.

Суть новой системы проста, но требует жесткой координации. Перед ввозом партии товара на территорию РФ импортер обязан зарегистрировать так называемый документ о предстоящей поставке (ДОПП) и внести обеспечительный платеж — авансовый взнос, который позже засчитывается в счет уплаты НДС. Только после этого перевозчику выдается визуализированная ссылка — электронный QR-код, подтверждающий легальность груза. Без этой метки автомобиль с товаром не сможет пересечь границу: таможенные органы будут выдавать предписание о немедленном выезде за пределы страны.

Изначально СПОТ будет применяться только к товарам, ввозимым автомобильным транспортом. Однако законопроект предусматривает возможность расширения системы на железнодорожные, воздушные и морские перевозки — решение об этом примет правительство. При этом ряд категорий товаров и участников внешнеэкономической деятельности будет исключен из действия СПОТ. В частности, система не коснется наличных денег, нефтепродуктов, электроэнергии, трубопроводных поставок, а также товаров, ввозимых физическими лицами для личных нужд. Также не подпадут под СПОТ перевозки между Калининградской областью и остальной Россией, а также поставки в рамках свободных экономических зон ЕАЭС.

Особое внимание в документе уделено категории добросовестных участников рынка. От обязанности вносить обеспечительный платеж освобождаются крупнейшие налогоплательщики, участники налогового мониторинга, уполномоченные экономические операторы, а также резиденты свободных экономических зон при определенных условиях. Кроме того, предусмотрены механизмы возврата излишне уплаченных средств — по аналогии с процедурой возврата положительного сальдо с единого налогового счета.

Запуск СПОТ пройдет в два этапа. С 1 апреля 2026 года начнется тестовый период: импортеры будут обязаны регистрировать ДОПП и получать визуализированную ссылку, но вносить обеспечительный платеж не потребуется.

Информация о нарушениях в этот период не будет фиксироваться в системе. Полноценная работа СПОТ стартует с 1 июля 2026 года. Техническая подготовка уже ведется: ФНС тестирует сервис подачи документов, механизмы взаимодействия с ФТС, а также процедуры проверки данных мобильными группами на границе.

Несмотря на обещания властей о минимальном влиянии на логистику, бизнес выражает обеспокоенность. По мнению экспертов, СПОТ кардинально изменит правила игры для компаний, работающих с ЕАЭС. Теперь им придется заранее планировать поставки, рассчитывать и блокировать оборотные средства под обеспечительные платежи, а также модернизировать внутренние учетные системы. Особенно сложной может оказаться ситуация с перевозкой сборных грузов — когда в одном автомобиле везут товары десятков или даже сотен импортеров. Задержка хотя бы одного из них с оформлением ДОПП приведет к простоя всей машины.

Критики также указывают на риски, связанные с ограниченным присутствием таможенных органов на внутренних границах ЕАЭС. Поскольку контроль будет осуществляться выборочно мобильными группами, существует опасность как коррупционных схем, так и попыток обхода системы — например, переключения грузопотоков на железнодорожный транспорт, где инфраструктура для подобного контроля пока отсутствует.

Тем не менее, представители деловых кругов признают стратегическую необходимость таких мер. «Цель СПОТ — устранить недобросовестную конкуренцию и вывести бизнес из тени — безусловно позитивна», — отмечает исполнительный директор «Опоры России» Андрей Шубин. В то же время юристы и налоговые консультанты подчеркивают: чтобы не наказывать добросовестных игроков, важно предусмотреть гибкие механизмы снижения обеспечительных платежей — например, привязку к истории уплаты налогов, как это сделано для экспортеров при возмещении НДС.

Таким образом, СПОТ становится одним из ключевых инструментов в рамках президентского поручения по «обелению» экономики. Ее успех будет зависеть не только от технической надежности, но и от способности государства выстроить диалог с бизнесом, минимизировать административную нагрузку и обеспечить справедливые условия для всех участников рынка.

TKS.ru



**ВЕДЕНИЕ
БУХГАЛТЕРСКОГО
И НАЛОГОВОГО УЧЕТА**

- ✓ Бухгалтерское сопровождение
- ✓ Кадровый учет и расчет заработной платы
- ✓ Сдача отчетности
- ✓ Консультации по налогообложению

1С.БухОбслуживание
ИНТЕГРА ЦЕНТР
г. Ижевск

(3412) 77-01-32
www.icbo.ru



ООО СП «ИНТЕГРА» — автоматизация таможенного оформления, транспортной логистики и СВХ. Программное обеспечение для участников ВЭД. Обучение и техподдержка. Подключение организаций к системам Электронного декларирования и Предварительного информирования.
Сайт: spintegra.ru; тел.: **(3412) 77-21-75**

© Информационное дайджест-издание «ВЭД-Информ» № 01-02 (217), Февраль 2026 г.
Главный редактор: Толстикова Игорь Геннадьевич. Выпускающий редактор: Толстикова Ксения.

Электронный дайджест «ВЭД-Информ» предоставляется в начале каждого месяца в виде бесплатной e-mail рассылки. Оформление подписки и архив предыдущих номеров доступны на нашем сайте: <https://spintegra.ru/services/ved-inform/>