# Таможенная экспертиза

Введение

При экспорте или импорте любого товара при пересечении границы на него налагаются различные таможенные пошлины и сборы. Размер взимаемых пошлин и наличие или отсутствие таможенных льгот определяется в соответствии с Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности, сокращенно ТН ВЭД. ТНВЭД - это утвержденная Правительством РФ классификация товаров, имеющая главное значение при определении возможности ввоза конкретного товара и величины положенного таможенного сбора, что выявило актуальность данной работы. Таким образом, становится ясно, что для организаций, занимающихся экспортом и импортом товаров, правильная идентификация товара по ТН ВЭД имеет первостепенное значение.

Идентифицировать товар по ТН ВЭД помогает проведение таможенной экспертизы. В качестве объекта таможенной экспертизы выступают сопровождающие товар документы, а также образцы и пробы товара. Однако отдельные характеристики товаров могут рассматриваться при экспертизе некорректно, что ведет к неверной идентификации товара, что, в свою очередь влечет за собой неверное определения таможенных сборов. Для того, чтобы избежать подобную ситуацию, необходимо, чтобы экспертиза проводилась специалистами, хорошо разбирающимися в тонкостях того или иного товара. К сожалению, не всегда у сотрудников таможенной службы присутствует достаточный опыт для правильно идентифицировать товар, учитывая все его особенности.

Целью работы является изучение правил оформления таможенной экспертизы для автомобилей.

Согласно Таможенному кодексу РФ, проведение таможенной экспертизы возможно также в негосударственном экспертном учреждении или независимым экспертом, а в качестве эксперта может выступать любое лицо, обладающее необходимыми для проведения экспертизы знаниями.

Чаще всего перед специалистами в ходе таможенной экспертизы ставятся задачи определения характеристик товара, установление его соответствия указанным в сопроводительных документах описаниям товара, коду по ТН ВЭД.

Кроме этого могут ставиться задачи материаловедческого характера - определение класса материалов и изделий, к которому относится рассматриваемый товар; товароведческого характера - определение рыночной стоимости товара.

При экспорте / импорте транспортных средств может назначаться автотранспортная таможенная экспертиза, направленная на определение факта эксплуатации, технического состояния и износа рассматриваемого транспортного средства.

Основные задачи в работе:

·охарактеризовать теоретические аспекты товароведения и экспертиза автомобилей;

·классифицировать состояние автомобильной отрасли и ее потребительские свойства;

·указать этапы и проведение таможенной экспертизы транспортных средств.

1. Теоретические аспекты товароведения и экспертиза автомобиля

1.1 Классификация автомобильной продукции и потребительские свойства автомобилей

Качество автомобиля - это совокупность потребительских свойств, обусловливающих его пригодность удовлетворять потребности человека в соответствии со своим назначением.

Потребительские свойства легковых автомобилей включают комплексные групповые свойства (функциональные, эргономические, эстетические свойства, надежность, безопасность, экономичность и т.д.) и единичные свойства.

Автомобиль является частью системы «автомобиль - водитель - дорога - среда», и его свойства проявляются во взаимодействии с элементами этой системы. При проектировании конструкции автомобиля учитываются условия эксплуатации и их влияние на потребительские свойства автомобилей.

Условия эксплуатации автомобиля - это совокупность дорожных, транспортных и природно-климатических условий, в которых используется автомобиль [6.c 59].

Дорожные условия характеризуются профилем и планом дороги, рельефом местности, видом и ровностью дорожного покрытия.

Транспортные условия характеризуются интенсивностью движения, помехами движению, стабильностью дорожного состояния, режимом движения.

Природно-климатические условия характеризуются температурой, влажностью, атмосферным давлением, характером и типами осадков, частотой смены этих условий и другими показателями. Климатические условия влияют на работу двигателя, трансмиссии, шин, обусловливают изменение потребительских свойств автомобилей при эксплуатации. Например, температура воздуха +20°С является стандартной, при ней система охлаждения двигателя поддерживает температуру охлаждающей жидкости и масла от 80 до 100°С, что обеспечивает нормальную работу двигателя.

Большие отклонения температуры окружающего воздуха от стандартного значения (как понижение, так и повышение) вызывают нарушение нормального теплового режима двигателя и ухудшают показатели скоростных свойств и топливной экономичности автомобиля.

От температуры окружающего воздуха зависит время, необходимое для достижения установившейся температуры в агрегатах трансмиссии, а температура масла в трансмиссии определяет ее сопротивление, то есть КПД.

Температура окружающего воздуха оказывает существенное влияние на сопротивление качению шин.

Назначение автомобиля определяется конструктивными особенностями и функциональными свойствами.

Конструктивные особенности характеризуют следующие показатели:

тип кузова;

тип трансмиссии;

тип двигателя;

число и расположение цилиндров;

показатели массы (масса неснаряженного автомобиля, масса транспортного средства в снаряженном состоянии, полная конструктивная масса автомобиля);

габаритные размеры автомобиля (длина, ширина, высота без нагрузки);

полезная ширина салона, полезная длина салона, база автомобиля, размер шин и др.

Масса транспортного средства в снаряженном состоянии (снаряженная масса) - это масса порожнего транспортного средства с кузовом и сцепным устройством в случае тягача или масса шасси с кабиной, если завод-изготовитель не устанавливает кузов и (или) сцепное устройство, включая массы охлаждающей жидкости, масла, 90% топлива, 100% других жидкостей (за исключением использованной воды), инструментов, запасного колеса, водителя (75 кг) [6.c 74].

Функциональные свойства определяют приспособленность автомобиля к эксплуатации в качестве наземного транспортного средства. Они подразделяются на следующие свойства:

скоростные свойства;

тяговые свойства;

управляемость;

устойчивость;

маневренность;

проходимость;

пассажировместимость;

грузовместимость;

грузоподъемность.

Функциональные свойства легковых автомобилей в первую очередь зависят от показателей двигателя.

Скоростные свойства - это совокупность свойств, которые определяют диапазоны изменения скоростей движения и предельные интенсивности разгона автомобиля в различных дорожных условиях. Водитель выбирает скорость движения автомобиля с учетом эксплуатационных условий и возможного диапазона скоростей.

Диапазон скоростей - это интервал от максимального значения скорости до минимального по условиям устойчивой работы двигателя. Чем тяжелее дорожные условия, тем уже диапазон скоростей и меньше ускорения.

Скоростные свойства зависят от показателей конструкции, трансмиссии; показателей двигателя; эксплуатационного состояния автомобиля (степени износа деталей). На скоростные свойства влияют состояние дорожного покрытия и шин автомобиля (коэффициент сцепления колес с дорогой); аэродинамического сопротивления движению автомобиля (коэффициент аэродинамического сопротивления).

Скоростные свойства характеризуются:

максимальной скоростью;

приемистостью.

Максимальная скорость - это наибольшая скорость, достигаемая автомобилем на высшей передаче при полной подаче топлива на измерительном участке дороги. Максимальная скорость зависит от максимальной мощности двигателя или сцепления ведущих колес с дорогой.

Минимальная скорость автомобиля не нормируется стандартом и представляет собой наименьшее значение скорости по условиям устойчивой работы двигателя [7.c 146].

Приемистость - это способность автомобиля быстро увеличивать скорость движения. Приемистость характеризуется временем разгона на 4-й и 5-й передачах на скорости от 60 до 100 км/ч; временем разгона с 0 до 100 км/ч с нагрузкой (водителем и пассажиром).

Тяговые свойства характеризуются силой тяги на крюке (максимальная на низшей передаче) - способностью автомобиля к буксированию прицепов; стандартом для легковых автомобилей не нормируется.

Управляемость автомобиля - это совокупность свойств, характеризующих автомобиль как объект управления.

Управление автомобилем - это целенаправленная организация процесса движения автомобиля, которая является главной функцией водителя. Управление осуществляется на основе анализа информации об условиях движения и о результатах управления. Автомобиль движется по криволинейной траектории, возникающей из-за наличия криволинейных участков дороги, действия на автомобиль внешних возмущений, воздействий водителя.

Направленное движение автомобиля водитель выполняет с помощью рулевого колеса, он изменяет курсовые и боковые характеристики движения, выполняет повороты.

Автомобили разных моделей по-разному реагируют на одинаковые управляющие воздействия. Реакция автомобиля на управление характеризуется угловой скоростью изменения курсового угла, боковой скоростью и ускорением; усилиями, необходимыми для поворота рулевого колеса. Управляемость автомобилем зависит от его конструктивных особенностей.

Устойчивость автомобиля - это способность автомобиля сохранять движение по заданной траектории, противодействуя силам, вызывающим его занос и опрокидывание, в различных дорожных условиях при высоких скоростях движения.

Устойчивость движения автомобиля зависит от конструктивных (например, жесткости подвески) и эксплуатационных (управляющих воздействий водителя, внешних возмущений) факторов.

Возмущения - это случайные силы, возникающие при взаимодействии колес с неровностями дороги, с аэродинамическими силами, с наклоном дороги и их кинематическими последствиями.

Различаются следующие виды устойчивости:

поперечная при прямолинейном движении (курсовая устойчивость);

поперечная при криволинейном движении;

продольная.

Нарушение курсовой устойчивости проявляется в изменении направления движения автомобиля по дороге и может быть вызвано действием боковой силы ветра, разными величинами тяговых или тормозных сил на колесах левого или правого борта, их буксованием или скольжением, большим люфтом рулевого управления, неправильными углами установки колес и т.д.

Нарушение поперечной устойчивости при криволинейном движении вызывает занос или опрокидывание автомобиля под действием центробежной силы.

Нарушение продольной устойчивости проявляется в буксовании ведущих колес при преодолении затяжных подъемов, покрытых льдом, и сползании автомобиля назад [7.c 159].

Для повышения автоматизации управляемости автомобилем разработана система ESP. В процессе движения автомобиля система получает информацию от датчиков о числе оборотов колес, об угле поворота рулевого колеса, о положении педали акселератора, об угловой скорости, о поперечном ускорении и сравнивает траекторию, задаваемую водителем, с фактической. При отклонении автомобиля от заданного курса (заносе) система автоматически притормаживает определенное колесо и возвращает автомобиль на заданную траекторию.

Маневренность - это способность автомобиля изменять свое положение под управлением водителя на ограниченной площади в условиях, требующих движения по траекториям большой кривизны, с резким изменением направления движения, в том числе и задним ходом.

Маневренность характеризуется внешним минимальным габаритным радиусом поворота. Это расстояние от центра поворота до наиболее выступающих частей кузова при максимальных углах поворота управляемых колес.

Проходимость автомобиля - это совокупность свойств, обеспечивающих способность автомобиля преодолевать препятствия, двигаться в ухудшенных дорожных условиях (влага, снег, деформируемый грунт) и по бездорожью - уклонам, барьерным, дискретным препятствиям.

В зависимости от проходимости транспортные средства подразделяются на дорожные (обычной проходимости), повышенной проходимости, высокой проходимости.

Автомобили дорожные предназначены для езды по дорогам с твердым покрытием. Конструктивными признаками дорожных автомобилей являются: отсутствие полного привода («колесная формула» автомобилей - 4x2), шины с дорожным или универсальным рисунком протектора.

Автомобили повышенной проходимости предназначены для езды по дорогам с твердым покрытием, бездорожью, преодоления мелководных преград. Их конструктивными признаками являются полный привод, колеса, оснащенные широкопрофильными, арочными, тороидными шинами с грунтозацепами, системой регулирования давления воздуха в шинах. Автомобили повышенной проходимости в большинстве случаев имеют трансмиссию с блокируемым дифференциалом и средствами самовытаскивания.

Транспортные средства высокой проходимости предназначены для использования в условиях бездорожья, преодоления естественных и искусственных препятствий, а также водных преград. Такие транспортные средства называются вездеходами. Они отличаются своеобразной компоновочной схемой, полным приводом, наличием в трансмиссии самоблокирующихся дифференциалов, использованием специальных шин (сверхнизкого давления, пневмокатков и т.д.). Вездеходы часто оснащаются водяным движителем и пригодны для передвижения по воде.

В практике показателями опорной проходимости являются сцепная масса, удельная мощность, мощность сопротивления качению, мощность сопротивления движению, полная сила тяги, свободная сила тяги, коэффициент свободной силы тяги.

Сцепная масса - часть массы, создающая нормальные нагрузки ведущих колес автомобиля. Ее считают одним из основных показателей, определяющих уровень проходимости.

Коэффициент сцепной массы - отношение сцепной массы к полной массе автомобиля.

Механическая безопасность транспортных средств для водителя и пассажиров определяется по различным методикам (краш-тестами).

Наиболее известны в мировой практике методики EuroNCAP, NHTSA, IIHS, NASVA, ANCAP, C-NCAP, нормы ЕСЕ R94.(European New Car Assessment Program) - это международное некоммерческое объединение, проводящее тестирование безопасности легковых автомобилей.(National Highway Traffic Safety Administration) - американская правительственная организация, служащая для обеспечения безопасности на дорогах.(Insurance Institute for Highway Safety) - Американский институт дорожной безопасности.(National Agency for Automotive Safety & Victims Aid) - японская национальная организация автомобильной безопасности и помощи жертвам ДТП.(Australian New Car Assessment Program) - Организация Australian NCAP проводит краш-тестирование автомобилей, использующихся в Австралии и Новой Зеландии.NCAP - методика, разработанная Китайским автомобильным исследовательским центром (CATARC). По ней тестируются автомобили, выпущенные в Китае совместными предприятиями и китайскими национальными производителями.

ЕСЕ R94 - автомобильный технический стандарт Европейского союза.

Экологическая безопасность автомобилей обусловлена уровнем и характером вредного воздействия на окружающую среду.

Экологическая опасность автомобиля связана в первую очередь с отработавшими газами двигателя внутреннего сгорания. В крупных городах отработавшие газы являются основным источником загрязнения воздуха. Автомобиль за километр пробега выбрасывает в атмосферу около 100 г. токсичных газов. Отработавшие газы содержат более 300 вредных соединений: оксид углерода СО, углеводороды СН, оксиды азота NOx, твердые частицы (сажа), оксиды серы, соли свинца. Среднесуточные предельно допустимее концентрации в-атмосфере (г/м3): СО - 0,0010, СН - 0,0015, NО2 - 0,000085.

Наибольший вред наносят оксид азота, оксид серы, сажа, альдегиды, оксид углерода, углеводороды, бенз(а) пирен, аммиак.

При сгорании бензола образуются полициклические ароматические углеводороды (наиболее активный бенз(а) пирен), которые обладают канцерогенными свойствами. Высокое содержание серы в автомобильных бензинах увеличивает выбросы оксидов серы, которые токсичны для человека, животного и растительного мира, разрушают конструкционные материалы [5. c. 87].

Токсичность отработавших газов неэтилированных бензинов в основном определяется содержанием в них ароматических углеводородов.

ГОСТ 4.396-88 «Система показателей качества продукции. Автомобили легковые» содержит следующий перечень экологических показателей: содержание вредных веществ в отработавших газах бензиновых двигателей (%), дымность отработавших газов бензиновых двигателей (%), уровень внешнего шума (дБ(А).

Обязательные требования к выбросам легковых автомобилей содержатся в Техническом регламенте «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ» (утв. постановлением Правительства РФ от 12 октября 2005 г. №609).

В европейских странах принято более 100 правил в области экологической безопасности транспортных средств, в России они пока приняты не полностью.

Пути повышения экологической безопасности транспортных средств:

Повышение топливной экономичности, улучшение смесеобразования и сгорания топлива в цилиндрах, более равномерное распределение топлива по цилиндрам, правильное дозирование, применение электронных и электромеханических систем впрыскивания, бесконтактных транзисторных систем зажигания, использование форкамерно-факельных процессов и послойного зажигания снижают СО.

Периодическое техническое обслуживание и своевременный ремонт систем и агрегатов автомобиля, влияющих на расход топлива, определяют концентрацию токсичных примесей в отработавших газах.

Разработка и внедрение систем нейтрализации отработавших газов. Нейтрализация токсичных компонентов отработавших газов с использованием химических реакций окисления и (или) восстановления является наиболее эффективным способом снижения токсичности. С этой целью в выпускную систему двигателя устанавливается термический реактор (нейтрализатор).

Без катализаторов полное преобразование оксида углерода и несгоревших углеводородов происходит при температурах от 700 до 850°С при условии избытка кислорода. Нейтрализовать оксиды азота при этом невозможно, так как обязательным условием их восстановления является недостаток свободного кислорода.

В присутствии катализаторов температура нейтрализации снижается и создается возможность преобразования всех токсичных компонентов.

На основе экологической опасности транспортного средства определяется экологический класс.

Экологический класс - классификационный код, характеризующий транспортное средство в зависимости от уровня выбросов вредных загрязняющих веществ.

Эргономические свойства - удобство управления автомобилем, комфорт езды, комфортабельность салона.

Удобство управления автомобилем зависит от доступности элементов управления и легкости их использования, обзорности места водителя.

Элементы управления и систем контроля, которые водитель использует систематически, размещаются в непосредственной близости от водителя. Элементы, размещенные рядом с водителем, не должны отвлекать его и мешать свободе движений.

Легкость использования элементов управления зависит от усилия, которое водителю необходимо приложить для переключения рычагов управления (педалей, рычага переключения передач). Усилие не должно быть слишком сильным или слишком незначительным. При тяжелом переключении элементов управления водитель может не справиться с управлением или затратить много времени на переключение, при слишком легком - переключение может быть случайным или неверно заданным.

Обзорность - это конструктивное свойство транспортного средства, характеризующее объективную возможность и условия восприятия водителем визуальной информации, необходимой для безопасного и эффективного управления транспортным средством.

Обзорность места водителя зависит от конструкции кузова и правильности посадки водителя. Правильность посадки обеспечивается регулировкой посадочного кресла и рулевой колонки. Кресло водителя перемещается в горизонтальной и вертикальной плоскости (изменяется угол наклона спинки), рулевая колонка перемещается в горизонтальной плоскости (изменяется угол наклона) [9.c 84].

Для удобства наблюдения и контроля за правильностью работы и работоспособностью агрегатов транспортного средства используется бортовой компьютер.

Бортовой компьютер дает информацию о режимах движения и неисправностях автомобиля, считывает коды в системе управления двигателем, обрабатывает информацию контроллера и отображает ее на дисплее, хранит в памяти и позволяет установить неисправности. Кроме того, компьютер показывает расход топлива: мгновенный (текущий) (л/ч), на 100 км пути (л/100 км), средний (л/100 км), общий (литров бензина после обнуления предыдущих показаний); остаток топлива в баке (л); скорость автомобиля: среднюю, максимальную (на последних 1000 м или за последнюю минуту движения); время разгона до скорости 100 км/ч (с); превышение скорости (звуковой сигнал); пробег; запас хода; текущее время и время поездки; календарь; температуру охлаждающей жидкости; температуру воздуха за бортом.

При перегреве двигателя и повышении температуры охлаждающей жидкости выше допустимой (105-115°С) бортовой компьютер показывает температуру и дает предупреждающий сигнал.

Кроме того, компьютер показывает угол опережения зажигания (УОЗ), электронный тахометр показывает обороты двигателя (мин-1), массовый расход воздуха (кг/ч), время впрыска (мс), цикловой расход воздуха (кг/ч).

Комфорт езды характеризуют:

плавность хода и вибрации;

акустический комфорт (шумозащищенность);

микроклиматический комфорт салона (температура, скорость движения воздушного потока, влажность воздуха, газовый состав воздуха).

Плавность хода - это совокупность свойств, обеспечивающих ограничение вибронагруженности водителя, пассажиров, грузов, элементов шасси и кузова.

При движении автомобиля вибрации не должны вызывать неприятных ощущений и быстрой утомляемости водителя и пассажиров, а вибрации грузов, элементов шасси и кузова - их повреждений.

Акустический комфорт характеризуется уровнем внутреннего шума и уровнем внутреннего шума при скорости 100 км/ч (ДВА).

Микроклиматический комфорт салона обеспечивают такие конструктивные факторы, как наличие системы вентиляции и фильтрации воздуха.

Легковые автомобили имеют принудительную и естественную вентиляцию, которая обеспечивает воздухообмен в салоне. Система вентиляции состоит из электрического центробежного вентилятора с воздуховодами и дефростерами, окон, дверей, вентиляционного люка, выпускных клапанов на кузове.

Комфорт пассажира зависит от равномерности распределения и скорости движения воздушного потока, температуры воздуха в салоне.

В зависимости от скорости движения воздушного потока человек воспринимает температуру воздуха по-разному. Так, температуру воздуха 27-29°С при скорости потока 0,15-0,3 м/с человек воспринимает как температуру 24-26°С, а 0,5-1,0 м/с - 20-22°С.

В летний период излишний нагрев воздуха в салоне происходит из-за поступающего теплого воздуха и солнечных лучей, проникающих через прозрачные или открытые элементы кузова (стекла, люки), нагрева и передачи тепла от непрозрачных наружных панелей кузова, двигателя и агрегатов [9.c 94].

Воздухообмен основан на поступлении воздуха в салон из зоны повышенного давления в передней части кузова и выходе его в зонах разряжения - сбоку, сзади или в щели дверных проемов. Система вентиляции салона при закрытых окнах создает в нем избыточное давление, препятствующее попаданию внутрь загрязненного и запыленного воздуха.

При температуре окружающего воздуха выше 22°С пассажиры открывают оконные стекла. В салон поступает большой объем воздуха, который не может выйти через выпускные устройства и выходит через те же окна. В салоне возникают локальные вихревые потоки с повышенным и пониженным давлением, которые обусловливают неравномерность воздухообмена в салоне и снижают микроклиматический комфорт.

Требования к эффективности вентиляции регламентируются стандартом ГОСТ Р 50993-96 «Автомобильные средства. Системы отопления, вентиляции и кондиционирования. Требования к эффективности и безопасности». В салон автомобиля из окружающей среды поступает воздух, который может содержать: отработавшие газы; газообразные промышленные выбросы, сажу и пыль; микроскопические грибки, бактерии, насекомых, пух, пыльцу и споры растений.

Концентрация токсичных, канцерогенных, сенсибилизирующих веществ в салоне автомобиля может быть в 3-6 раз выше, чем в окружающей среде, и превышать ПДК.

Для очистки воздуха, поступающего в салон автомобиля через систему принудительной вентиляции, у воздухозаборных отверстий перед панелью приборов устанавливаются системы очистки воздуха. До 70% автомобилей, выпускаемых в Европе и США, оснащаются такими устройствами [12.c 92].

Основные методы очистки воздуха - механическая фильтрация с использованием тонковолокнистых объемных сеток или бумаги; адсорбция на активированных углях; электростатический метод.

Изготавливаются следующие элементы для очистки воздуха: - однослойные, состоящие из пористой бумаги или микроволокнистых нетканых материалов (задерживают пыльцу растений, тополиный пух, сажу, пыль и насекомых);

двухслойные, состоящие из механического внешнего фильтра и внутреннего абсорбционного (активированный уголь);

трехслойные, состоящие из двух механических фильтров и адсорбента.

Фильтр должен сохранять необходимую и достаточную эффективность очистки воздуха и производительность при температурах от -40 до +80°С, влажности до 95%, микробиологическую безопасность.

Комфортабельность салона определяется: комфортностью сидений, удельной полезной площадью салона (м2/чел.), полезной длиной и шириной салона (мм), наличием дополнительных приспособлений, повышающих удобство пассажиров.

Полезная длина салона - это горизонтальное расстояние от точки пятки водителя до контрольной точки посадки пассажира на заднем сиденье.

Полезная ширина салона - это ширина салона на уровне плеч пассажиров на заднем сиденье.

Удобство транспортировки грузов и багажа зависит от типа кузова автомобиля, объема (м3) и формы багажного отделения, возможности установки дополнительного багажника и прицепа.

Экономичность - совокупность свойств автомобиля, обеспечивающих наименьшие материальные затраты в течение срока службы или ресурса.

Экономичность автомобиля зависит от стоимости эксплуатации и обслуживания.

Затраты потребителя на эксплуатацию и обслуживание подразделяются на постоянные (налог с владельца транспортных средств, оплата государственного техосмотра) и эксплуатационные (оплата горюче-смазочных материалов, топлива, ремонта и технического обслуживания).

Затраты на горюче-смазочные материалы составляют наибольший удельный вес в расходах при условии надежности автомобиля и безаварийности движения. Эти затраты зависят от топливной экономичности автомобиля.

Топливная экономичность автомобиля характеризуется расходом топлива при эксплуатации в различных дорожных условиях (л/100 км). Согласно ГОСТ 4.396-88 в типовую номенклатуру показателей качества входят:

расход топлива при движении с постоянной скоростью 90 км/ч;

расход топлива при движении с постоянной скоростью 120 км/ч;

расход топлива в городском цикле.

Эти показатели характеризуют объем топлива, расходуемого на 100 км пробега при заданных условиях движения автомобиля.

Обобщенный приведенный расход топлива устанавливается для автомобилей, у которых максимальная скорость выше 130 км/ч. Он определяется как арифметическая сумма 25% значений расхода топлива при скорости 90 км/ч, 120 км/ч и 50% значений расхода топлива в городском цикле.

Топливная экономичность зависит от конструктивных и эксплуатационных факторов. Ее повышают использование электронной системы смесеобразования; экономичное электрооборудование; эффективное использование мощности двигателя на основе применения механической коробки переключения передач; снижение веса автомобиля; оптимизация аэродинамических свойств кузова и другие факторы.

Расход топлива зависит от навыков водителя и его стиля вождения, умения использовать кинетическую и потенциальную энергию автомобиля. Экономия топлива может составлять до 25%. Чрезмерное увеличение скорости движения приводит к большому перерасходу топлива.

Правильный подбор шин автомобилей позволяет снизить коэффициент сопротивления трению качения на 10% и уменьшить расход топлива на 2,5-3,5%. Сопротивление движению может возникать из-за снижения давления воздуха в шинах и нарушения схождения колес.

Техническое состояние автомобиля оказывает существенное влияние на удельный расход топлива и силы сопротивления движению. Причинами увеличения расхода топлива могут быть неисправности системы питания и зажигания, плохая регулировка зазоров клапанного механизма и фаз газораспределения, износ цилиндров и колец, образование нагара на стенках камер сгорания и днищах поршней, неисправности системы охлаждения и смазочной системы, применение топлива с низким октановым числом.

Надежность автомобиля оценивается по долговечности и безотказности.

Долговечность характеризуется установленным ресурсом (км) и коррозионной стойкостью кузова (лет). Коррозионная стойкость кузова определяется сроком службы кузова, календарной продолжительностью от начала эксплуатации автомобиля, в течение которой кузов не достигнет предельного состояния. Предельное состояние определяется наличием одной и более сквозных коррозионных перфораций, при которых эксплуатация кузова должна быть прекращена.

1.2 Состояние рынка автомобилей в России и за рубежом

Европейский автомобильный рынок переживает сейчас не лучшие времена. Прирост, достигнутый в первые шесть месяцев текущего года (+7,2%), во многом обусловлен активным развитием российского и украинского автомобильных рынков, а также высоким потенциалом стран, вошедших в состав Евросоюза относительно недавно. Если не брать в расчет продажи в России и Украине, то рынок в Европе по итогам первой половины 2008 года показал снижение примерно на 2%.

Лидером в количественном выражении остается Германия: за истекшие шесть месяцев в стране было реализовано более 1,63 миллионов легковых автомобилей, что больше результата аналогичного периода прошлого года на 3,6%. На вторую строчку поднялась Россия, динамика роста автомобильного рынка которой продолжает опережать самые смелые прогнозы специалистов. Замыкает тройку лидеров Италия (-11,1% и 1,26 миллионов штук).

По итогам анализа марочной структуры продаж легковых автомобилей становится очевидно - вкусы российских и европейских покупателей сильно разнятся. Так, в нашей стране по итогам полугодия безоговорочно лидирует американский Chevrolet, а в Европе интерес к данной марке довольно скромен. Похожая ситуация складывается с Mitsubishi и Hyundai - доля реализации легковых авто данных марок в России от общеевропейских превышает 40%. Наиболее популярна и востребована в Европе продукция марок Volkswagen, Ford, Opel и Renault.

Рост продаж новых легковых автомобилей в России продолжается. Ежегодно регистрируются рекордные показатели динамики, как с точки зрения относительных значений, так и абсолютных. Истекшее полугодие не стало исключением - по отношению к аналогичному периоду прошлого года продажи автомобилей в РФ выросли более чем на треть, а ежемесячный объем реализации при этом превысил отметку в 250 тысяч машин. Всего же по данным аналитического агентства «Автостат», за первые 6 месяцев 2008 года в России было продано немногим более 1 млн. 400 тыс. новых легковых автомобилей. Доля иномарок при этом продолжила расти, и достигла практически отметки в 75% (1,06 млн. шт.). Отечественные модели продолжили уступать свои позиции - их доля сократилась до 25%.

Суммарный объем российского рынка легковых автомобилей в денежном выражении по итогам первых шести месяцев текущего года составил почти 36 млрд. долларов США. По мнению аналитиков компании «Автостат», к концу года данный показатель превысит отметку в 80 млрд. USD. Стоит отдельно отметить, что на новые иномарки россияне потратили за 6 месяцев текущего года сумму, эквивалентную общей емкости российского рынка за 2005-2006 года ($28,8 млрд.).

Осторожные прогнозы специалистов на будущее постепенно меняются - если раньше всерьез говорили о скором насыщении рынка в ближайшее время, на настоящий момент этот срок отодвигают уже к рубежу 2012-2014 годов. Ежегодно растет и средневзвешенная цена одного условного автомобиля, проданного на российском рынке. Если в 2005 году она составляла $13,4 тысяч, то по итогам прошедшего первого полугодия она уже превысила отметку в 22 тысячи долларов США [8.c 175].

Безусловным лидером российского рынка по-прежнему остается марка LADA. Продажи автомобилей из Тольятти за рассматриваемый период составили немногим менее 334 тысяч штук, а рыночная доля при этом сократилась до 23,5%. Среди иномарок лидер - Chevrolet с результатом в 125,7 тысяч шт. Американский бренд укрепил свои позиции и теперь ему принадлежит уже почти 9% российского рынка новых легковых автомобилей. Пользуется высоким спросом продукция корейской марки Hyundai (102814 штук) - компании удалось опередить не только Ford, но и Toyota (97626 и 88747 машин соответственно). Замыкает пятерку лидеров Nissan с результатом в 77,5 тысяч новых авто. Стоит отдельно отметить, что из десяти марок-лидеров шесть компаний уже производят свои автомобили на территории РФ, а еще три находятся в стадии активного строительства заводов.

По прогнозам аналитиков компании «АВТОСТАТ», наметившиеся тенденции в краткосрочной перспективе будут только укрепляться: потенциалом для дальнейшего роста обладают, прежде всего, продажи иностранных автомобилей. По оценкам специалистов, в 2010 году их доля в общем объеме реализации составит 83,5%, а к 2012 вплотную приблизится к отметке в 90%. Локомотивами продаж станут марки Hyundai, Ford, Chevrolet, Toyota, Nissan и Renault: на них в 2012 году будет приходиться порядка 38% всех продаж легковых авто в России.

Производство иномарок на территории Российской Федерации является одним из важнейших факторов роста продаж легковых автомобилей в среднесрочной перспективе: уже сейчас многим крупным автокомпаниям приходится пересматривать свои квоты на поставку автомобилей в РФ в целях удовлетворения огромного спроса. Компании, которые одними из первых решились на строительство в РФ заводов, сейчас уже пожинают плоды - они находятся в верхних строчках рейтинга продаж. На данный момент на территории страны успешно работают двенадцать сборочных производств, которые обеспечивают уже более 40% от общего объема продаж иномарок. В короткие сроки были запущены автозаводы Toyota, Volkswagen и General Motors. В ближайшее время к ним присоединятся Nissan, PSA-Mitsubishi, Suzuki и Hyundai. По мнению аналитиков «АВТОСТАТ», несмотря на периодически возникающие трудности в строительстве и скором переходе ряда действующих заводов к полномасштабному производству вместо крупноузловой сборки (на этом этапе может произойти снижение темпов производства), введение в строй новых СП позволит к 2010 году превысить уровень сборки в 1 млн единиц.

Динамично растущий российский рынок стимулирует дальнейший активный рост импорта иномарок в страну. Если в 2006 году, по данным Федеральной таможенной службы РФ, в страну было ввезено 1 млн. 49,5 тысяч легковых авто зарубежного производства, то по итогам прошлого года этот показатель превысил отметку в 1 млн. 600 тысяч единиц. Сумма закупок выросла еще более значительно (в 1,6 раза) и составила 21 млрд. 331 млн. долларов США.

Наибольший объем импорта по-прежнему приходится на новые автомобили. К данной категории относятся машины возрастом до трех лет. Доля такой техники по итогам прошлого года составила более 75% (1,3 млн штук). Данный сектор импорта растет сейчас наиболее динамично, а наибольшие объемы импорта приходятся на популярные бюджетные седаны Chevrolet Lanos и Daewoo Nexia.

Немалый спрос регистрируется и на подержанную технику: в прошлом году ее ввоз достиг отметки в 380 тысяч единиц. Здесь наиболее популярны автомобили японских марок в возрасте 5-6 лет. При этом только на три марки (Toyota, Nissan и Honda) пришлось более 55% от общего объема импорта. По мнению специалистов компании «АВТОСТАТ», в ближайшие несколько лет вторичный рынок иномарок в России ожидают серьезные структурные изменения. В продажу поступят авто, которые в настоящее время приобретаются новыми в салонах, их количество будет в разы превышать импорт подержанных иномарок, что приведет к снижению его объемов

1.3 Техническая экспертиза автомобиля

Техническая экспертиза автомобиля относится к разряду товароведческих экспертиз. Как и всякая товароведческая экспертиза, техническая экспертиза отвечает на вопрос о техническом состоянии товара - автомобиля.

Техническая экспертиза автомобиля проводится при:

·Оценке рыночной стоимости для баланса, списания с баланса;

·Купле - продаже, отчуждении;

·Кредитовании под залог автомобиля;

·Возврате автомобиля для погашения кредита;

·Поврежденных в ДТП агрегатов, узлов и деталей;

·Некачественном ремонте.

·Оценке автомобиля для наследства, нотариуса;

·Оценка автомобиля для наследства

·Оценка для нотариуса производится в целях определения размера нотариальной пошлины.

Сегодня автоэкспертиза уже перестала быть дополнительной услугой и стала целой отраслью адвокатской практики, которая по объему работы растет год от года. Сюда теперь входит не только определение ущерба после ДТП, но и оценка автомобиля для нотариуса, оценка ущерба после порчи автомобиля в результате несчастных случаев, оценка угнанного автомобиля, оценка целесообразности ремонта поврежденного автомобиля и т.д. Оценка автомобиля для наследства может, производится без осмотра автомобиля.

Почти везде, где может понадобиться оценка состояния автомобиля, требуется независимая экспертиза, которая проводится незаинтересованными лицами. Очень важно, чтобы подобную оценку проводили настоящие эксперты, потому что, как провести экспертизу, можно прочитать и самостоятельно, но вот, как правильно оценить и взвесить все увиденное, может сказать только настоящий профессионал. Случаи бывают очень разные и трактовать их можно с разных точек зрения, поэтому лучше доверить это дело дипломированным экспертам [4.c 175].

Требования к проведению оценки:

·Оценка проводится на дату утраты;

·Оценку имеет право проводить организация, имеющая в своем штате не менее двух оценщиков, членов саморегулируемой организации оценщиков, застраховавших свою оценочную деятельность.

·Отчет об оценке действителен в течение полугода.

Документы необходимые для проведения оценки:

·Паспорт заказчика;

·Свидетельство о смерти;

·Паспорт транспортного средства;

·Свидетельство о регистрации транспортного средства;

Данные документы могут быть предоставлены оценщику в копиях.

Оценка для нотариуса должна, проводится с осмотром автомобиля. Оценка состояния автомобиля при осмотре может значительно уменьшить размер нотариальной пошлины. Современные дороги просто переполнены автомобилями, поэтому постоянные споры кто прав и кто виноват, становятся каждодневной рутиной. ДТП происходят и там и тут, а мало кто хочет брать всю вину на себя, всячески стараясь выставить виновником другого. В таких ситуациях, для получения полноценной страховой выплаты в полном объеме, все чаще требуется именно независимая экспертиза. Доверять специалистам от страховых компаний, которые могут признать сгоревший дотла автомобиль ремонтопригодным, совсем не хочется. Конечно, пока подобная ситуация не возникнет лично с человеком, он считает что его минет сия стезя, но на самом деле такие случаи сплошь и рядом, и к ним надо быть готовыми. Отдельным разделом технической экспертизы автомобиля является экспертиза ремонта автомобиля, данная экспертиза проводится при выявлении не качественного ремонта агрегатов, узлов или деталей автомобиля. Первоначально экспертиза ремонта автомобиля проводится органолептическим методом, при выявлении возможности скрытых повреждений производится разборка автомобиля и дефектовка с разборкой узлов и агрегатов.

2. Таможенная экспертиза транспортных средств

2.1 Этапы и виды проведения таможенной экспертизы

Экспертиза товаров, транспортных средств и документов имеет важнейшее значение и позволяет выявить необходимые для таможенного оформления сведения.

С целью выявления фактов недостоверного декларирования, обеспечения правильности начисления и взимания таможенных платежей таможенным органом может быть назначено проведение экспертизы, при котором должностное лицо таможни производит взятие проб или образцов товаров, назначенных при осуществлении таможенного контроля. Взятие проб или образцов проводятся также для определения принадлежности к товарам, к которым применяются запреты и ограничения, установленные в соответствии с законодательством Российской Федерации о государственном регулировании внешнеторговой деятельности.

При проведении экспертиз в отношении товаров, транспортных средств, перед экспертом могут быть поставлены вопросы, связанные с установлением, в частности:

·физических и химических свойств, количественного и качественного состава товара, позволяющих однозначно идентифицировать товар в соответствии с Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Российской Федерации (далее - ТН ВЭД России);

·среднестатистической свободной (рыночной) цены исследуемого товара либо аналогичного товара, классифицируемого в той же позиции ТН ВЭД России;

·идентификации товаров в продуктах переработки;

·возможности согласования норм выхода продуктов переработки, с учетом конкретного технологического процесса применяя таможенные режимы переработки на таможенной территории, переработки вне таможенной территории;

·принадлежности товара к наркотическим средствам, психотропным веществам и их прекурсорам (вещества, используемые для их изготовления), подлежащим контролю в РФ в соответствии с законодательством, в том числе их наличия в лекарственных средствах;

·принадлежности товаров к предметам художественного, исторического и археологического достояния народов Российской Федерации и зарубежных стран;

·идентификации страны происхождения некоторых товаров и страны-производителя товаров.

При проведении технико-криминалистических исследований документов устанавливаются фактические данные, связанные с изготовлением и использованием документов, на разрешение эксперта могут быть поставлены вопросы, связанные:

·с определением тождества индивидуально определенных объектов (средств письма и других технических средств, применявшихся для изготовления документов) по их отображениям в документе, документа по его частям, источника происхождения; объектами экспертизы являются текст, подписи, оттиски печатей и штампов, пометки, резолюции, знаки, а также поддельные деньги, выполненные полиграфическим способом и способом рисования;

·с восстановлением первоначального содержания зачеркнутых, залитых, вытравленных, подчищенных, замазанных записей;

·с установлением соответствия защитных реквизитов документа (бланков, защитных сеток, изображений и т.д.) техническим требованиям производителя документа;

·с установлением способа изготовления реквизитов документа;

·с установлением факта изменения реквизитов документа, его содержания;

·с установлением последовательности выполнения реквизитов документа;

·с установлением давности выполнения рукописной записи (текстов);

·с установлением подписи и кратких рукописных записей, выполненных конкретным лицом (лицами).

Виды таможенной экспертизы

. В целях таможенного контроля проводятся следующие виды таможенной экспертизы: идентификационная, товароведческая, материаловедческая, технологическая, криминалистическая и иные экспертизы, в производстве которых возникает необходимость.

. В зависимости от числа привлекаемых таможенных экспертов (экспертов) назначается единоличная, комиссионная или комплексная таможенная экспертиза.

Единоличная таможенная экспертиза - таможенная экспертиза, проводимая таможенным экспертом (экспертом) единолично.

Комиссионная таможенная экспертиза - таможенная экспертиза, проводимая комиссией таможенных экспертов (экспертов) одной специальности. При разногласиях между таможенными экспертами (экспертами) каждый из них или часть экспертов вправе представить отдельное заключение таможенного эксперта (эксперта).

Комплексная таможенная экспертиза - таможенная экспертиза, проводимая комиссией таможенных экспертов (экспертов) в случаях, когда для установления обстоятельств, имеющих значение для дела, необходимы исследования на основе использования знаний различных специальностей, в пределах компетенции таможенных экспертов (экспертов). Каждый таможенный эксперт (эксперт) подписывает ту часть заключения таможенного эксперта (эксперта), по которой проводил таможенную экспертизу.

. Таможенная экспертиза подразделяется на первичную, дополнительную и повторную.

Первичная таможенная экспертиза - таможенная экспертиза, проводимая по обращению таможенного органа для изучения объектов, проб и образцов.

Дополнительная таможенная экспертиза - таможенная экспертиза, назначаемая по вновь открывшимся обстоятельствам. Производство дополнительной таможенной экспертизы поручается тому же или другому таможенному эксперту (эксперту) [9.c 145].

Повторная таможенная экспертиза - таможенная экспертиза, проводимая в случаях несогласия декларанта, а также таможенного органа, назначившего таможенную экспертизу, с заключением таможенного эксперта (эксперта) по результатам первичной и (или) дополнительной таможенных экспертиз.

Повторная таможенная экспертиза поручается комиссии, состоящей из 2 (двух) и более таможенных экспертов (экспертов), за исключением таможенного эксперта (экспертов), проводившего (проводивших) первичную и (или) дополнительную таможенные экспертизы. Таможенные эксперты (эксперты), проводившие первичную и (или) дополнительную таможенные экспертизы, могут присутствовать при проведении повторной таможенной экспертизы и давать комиссии пояснения, однако в исследовании и составлении заключения таможенного эксперта (эксперта) они не участвуют.

Порядок проведения повторной таможенной экспертизы на таможенной территории таможенного союза определяется решением Комиссии таможенного союза.

При проведении дополнительной и повторной таможенных экспертиз таможенному эксперту (эксперту) в обязательном порядке представляются результаты первичной таможенной экспертизы.

2.2 Таможенная экспертиза при проведении таможенного контроля

автомобильный экспертиза таможенный технический

Протоколом от 16 апреля 2010 г. в подпункт 1 статьи 137 настоящего Кодекса внесены изменения

) заключение таможенного эксперта (эксперта) - документ, содержащий результаты проведенного исследования и выводы таможенной экспертизы в виде ответов на поставленные вопросы, оформленный в порядке, установленном законодательством государств-членов таможенного союза;

) образец - единица товара (продукции), соответствующая структуре, составу и свойствам всей партии, серии товара (продукции), либо единичный объект, представляемый в письменной и иных формах отображения, отбор которого в целях дальнейшего исследования фиксируется в установленном порядке;

) проба - товар или часть товара, оптимально необходимая, установленная документацией по стандартизации, характеризующая состав и свойства всего объема представляемого и исследуемого товара;

) таможенный эксперт - должностное лицо таможенного органа, уполномоченное на проведение таможенной экспертизы;

) таможенная экспертиза - организация и проведение исследований, осуществляемых таможенными экспертами и (или) иными экспертами с использованием специальных и (или) научных познаний для решения задач в области таможенного регулирования.

Согласно статье 138. назначение таможенной экспертизы:

. Таможенная экспертиза назначается в случаях, если для разъяснения возникающих вопросов при совершении таможенных операций требуются специальные познания.

. Таможенная экспертиза назначается таможенными органами и проводится таможенными экспертами, а также экспертами иных уполномоченных организаций.

Назначение таможенной экспертизы в иные уполномоченные организации производится только в случае невозможности проведения такой экспертизы таможенными экспертами.

Порядок согласования с таможенным органом, проводящим таможенную экспертизу, назначения таможенной экспертизы таможенным органом в иную уполномоченную организацию, проводящую таможенную экспертизу, утвержденный приказом ФТС России от 28 июля 2011 г. №1541

В качестве эксперта может быть назначено любое лицо, обладающее необходимыми специальными познаниями для дачи заключения таможенного эксперта (эксперта).

Эксперт, не являющийся должностным лицом таможенных органов, привлекается для проведения таможенной экспертизы в соответствии с законодательством государств-членов таможенного союза.

. Таможенная экспертиза назначается в отношении товаров, в том числе транспортных средств, таможенных, транспортных (перевозочных), коммерческих и иных документов, необходимых для совершения таможенных операций, и средств их идентификации.

. Уполномоченное должностное лицо таможенного органа принимает в письменной форме решение о назначении таможенной экспертизы, в котором указываются основания для ее проведения, фамилия, имя и отчество эксперта или наименование организации либо таможенного органа, в котором должна быть проведена таможенная экспертиза, вопросы, поставленные перед таможенным экспертом (экспертом), перечень материалов и документов, предоставляемых в распоряжение таможенного эксперта (эксперта), срок проведения таможенной экспертизы и представления заключения таможенного эксперта (эксперта) в таможенный орган.

В решении также указывается о предупреждении таможенного эксперта (эксперта) об ответственности за дачу заведомо ложного заключения таможенного эксперта (эксперта).

. В проведении таможенной экспертизы может быть отказано в следующих случаях:

) недостаточность информации для проведения таможенной экспертизы;

) ненадлежащее оформление решения о назначении таможенной экспертизы;

) несоответствие сохранности упаковки проб или образцов описанию, указанному в решении о назначении таможенной экспертизы;

) отсутствие необходимой материально-технической базы, специальных условий для проведения таможенной экспертизы;

) в иных случаях, установленных законодательством государств - членов таможенного союза.

. Отказ в проведении таможенной экспертизы оформляется в письменном виде с указанием причин отказа. Представленные материалы, документы, пробы и образцы возвращаются таможенному органу, назначившему таможенную экспертизу.

. Таможенный орган не позднее дня, следующего за днем принятия решения о назначении таможенной экспертизы, письменно уведомляет декларанта или иное лицо, обладающее полномочиями в отношении товаров, о назначении таможенной экспертизы.

. Расходы на проведение таможенной экспертизы возмещаются за счет бюджета государства-члена таможенного союза, таможенным органом которого назначена таможенная экспертиза.

Согласно статье 139 порядок и срок проведения таможенной экспертизы:

. Порядок проведения таможенной экспертизы определяется решением Комиссии таможенного союза.

. Срок проведения таможенной экспертизы не может превышать 20 (двадцати) рабочих дней со дня принятия таможенным экспертом (экспертом) материалов к производству, если менее продолжительный срок не установлен законодательством государств - членов таможенного союза.

Срок проведения таможенной экспертизы может продлеваться в порядке, установленном законодательством государств - членов таможенного союза.

. Срок проведения таможенной экспертизы приостанавливается:

·в случае наличия ходатайства таможенного эксперта (эксперта) перед таможенным органом, назначившим таможенную экспертизу, о предоставлении ему дополнительных материалов, а также проб и образцов;

·в иных случаях, установленных законодательством государств-членов таможенного союза.

. По результатам таможенной экспертизы выдается заключение таможенного эксперта (эксперта).

2.3 Права и обязанности таможенного эксперта при проведении экспертизы

Согласно статье 140 права и обязанности таможенного эксперта (эксперта):

. Таможенный эксперт (эксперт) вправе:

) знакомиться с материалами, относящимися к проведению таможенной экспертизы;

) привлекать с согласия таможенного органа других таможенных экспертов (экспертов) к производству таможенной экспертизы;

) отказаться в течение 1 (одного) рабочего дня со дня получения материалов для таможенной экспертизы от проведения таможенной экспертизы, если поставленные вопросы находятся вне его компетенции, или от представления ответов на вопросы, не входящие в его компетенцию;

) запросить в письменной форме в течение 3 (трех) рабочих дней со дня получения материалов для таможенной экспертизы дополнительные материалы, необходимые для проведения таможенной экспертизы;

) получать необходимые для дачи заключения таможенного эксперта (эксперта) материалы и документы, в том числе пробы и образцы для исследования;

) уточнять поставленные перед ним вопросы в соответствии со своими специальными познаниями и компетенцией;

) использовать научно-техническую информацию из опубликованных специальных и иных источников;

) использовать результаты собственных испытаний и исследований и (или) результаты исследований проб и образцов, проведенных другими исследовательскими или экспертными организациями;

) участвовать в проведении таможенного контроля.

. Таможенный эксперт (эксперт) обязан:

) знакомиться с материалами, относящимися к таможенной экспертизе;

) включать в заключение таможенного эксперта (эксперта) выводы об обстоятельствах, имеющих значение для таможенных целей, по поводу которых не были поставлены вопросы;

) проводить исследования представленных на таможенную экспертизу проб и образцов при соблюдении их допустимости и достоверности, представлять заключение таможенного эксперта (эксперта) на основании полной, всесторонней и объективной оценки результатов исследований;

) не разглашать сведения, полученные в результате проведения таможенной экспертизы, не использовать их в иных целях и не передавать третьим лицам, за исключением случаев, предусмотренных законодательством государств-членов таможенного союза;

) соблюдать установленные сроки проведения таможенной экспертизы.

. В случае неисполнения или ненадлежащего исполнения своих обязанностей таможенный эксперт (эксперт) несет ответственность в соответствии с законодательством государств-членов таможенного союза.

Согласно статье 141 права декларанта, иного лица, обладающего полномочиями в отношении товаров, и их представителей при назначении и проведении таможенной экспертизы.

. При назначении и проведении таможенной экспертизы декларант, иное лицо, обладающее полномочиями в отношении товаров, и их представители вправе:

) заявлять ходатайства о постановке дополнительных вопросов таможенному эксперту (эксперту) для получения по ним заключения таможенного эксперта (эксперта);

) знакомиться с заключением таможенного эксперта (эксперта) и получать копию такого заключения в таможенном органе, назначившем таможенную экспертизу;

) присутствовать при отборе проб или образцов таможенными органами для проведения таможенной экспертизы;

) ходатайствовать о проведении дополнительной или повторной таможенной экспертизы.

. В случае удовлетворения ходатайства декларанта, иного лица, обладающего полномочиями в отношении товаров, или их представителя должностное лицо таможенного органа, назначившее экспертизу, выносит соответствующее решение.

При отказе в удовлетворении ходатайства должностное лицо таможенного органа должно в письменной форме мотивированно сообщить об этом лицу, подавшему ходатайство.

Согласно статье 142. заключение таможенного эксперта (эксперта)

. В заключении таможенного эксперта (эксперта) указываются:

) место, дата и время начала и завершения проведения таможенной экспертизы;

) основание для проведения таможенной экспертизы;

) фамилия, имя и отчество таможенного эксперта (эксперта), проводившего таможенную экспертизу, и его квалификация;

) отметка, удостоверенная подписью таможенного эксперта (эксперта), о том, что он предупрежден об административной или уголовной ответственности за дачу заведомо ложного заключения таможенного эксперта (эксперта) при проведении таможенной экспертизы;

) вопросы, поставленные перед таможенным экспертом (экспертом);

) перечень документов, материалов, проб и образцов, представленных таможенному эксперту (эксперту) для проведения таможенной экспертизы;

) содержание и результаты исследований с указанием примененных методов, использованных приборов и оборудования, оценка результатов исследований, выводы по поставленным вопросам и их обоснование.

. Материалы и документы, иллюстрирующие заключение таможенного эксперта (эксперта) или нескольких экспертов, прилагаются к такому заключению и служат его составной частью.

Если таможенная экспертиза проводилась при участии нескольких экспертов, заключение таможенного эксперта (эксперта) подписывается всеми экспертами и заверяется печатью организации, проводившей таможенную экспертизу, если в соответствии с законодательством государств-членов таможенного союза такая организация должна иметь печать.

Выводы в заключении таможенного эксперта (эксперта) излагаются в виде ответов на поставленные вопросы, при этом последовательность ответов должна соответствовать последовательности поставленных вопросов.

. Заключение таможенного эксперта (эксперта) оформляется в письменной форме в 2 (двух) экземплярах, один экземпляр остается в организации, проводившей таможенную экспертизу, второй экземпляр направляется таможенному органу, назначившему таможенную экспертизу.

Заключение

Таможенная экспертиза - это комплекс исследований, целью которого является установление качества товара, его безопасности, происхождения, а также соответствия определенным стандартам и нормам. Независимая таможенная экспертиза позволяет установить факт сомнительной декларации и обеспечивает корректные таможенные платежи (взимание и начисление). Таможенная экспертиза товаров включает в себя расширенное исследование не только состояния товаров, но и сопровождающих документов, что направлено на истинное установление потребительских свойств товаров. В перечень мероприятий, осуществляемых во время проведения таможенной экспертизы, входят специальные исследования и опыты, которые проводят эксперты на основании взятых предварительно проб или материализованных источников информации.

Независимая таможенная экспертиза включает в себя: идентификационную экспертизу, определение страны происхождения товара, определение кодов ТН ВЭД, экспертиза товаров двойного назначения.

Следует провести независимую таможенную экспертизу в следующих случаях:

·если необходимо определить истинные физические и химические свойства товара, что помогает правильно идентифицировать продукцию согласно ТНВЭД;

·если необходимо определить среднерыночную цену товара (осуществляется при проведении таможенной экспертизы мебели, одежды, обуви, оборудования и других видов товаров);

·если необходимо определить истинного производителя продукции (имеет немаловажное значение при осуществлении таможенной экспертизы мебели, одежды, обуви, бытовой техники и оборудования);

·если необходимо идентифицировать предметы искусства и предметы, имеющие художественную или историческую ценность;

·если необходимо идентифицировать запрещенные, наркотические и психотропные вещества (особенно важна при таможенной экспертизе продовольственных товаров и медикаментов).

·если необходимо определить соответствие товаров таможенной декларации;

·если необходимо определить соответствие товара нормам безопасности;

·если необходимо определить качество товара.

Список литературы

1.Товароведение и экспертиза потребительских товаров / Шевченко В.В М.: ИНФРА-М, 2008.

2.Таможенная экспертиза / Нестеров А.В., Андреева Е.И.М.: РИО РТА, 2009.

.Экспертное дело / Нестеров А.В. Ростов-на-Дону, Экспо, 2007.

.Экспертиза потребительских товаров. 2-е изд. / Вилкова С.А. М.: Дашков и К, 2009.

.Таможенная экспертиза товаров / Додонкин Ю.В., Жебелева И.А, Криштафович В.И.М.: Академия, 2007.

.Основы таможенной экспертизы / Гамидуллаев С.Н. и др. СПБ.: СПб филиал РТА, 2001.

.Экспертиза качества товаров: идентификация и выявление фальсификата / Захаренко Т.А., Денисова С.А. СПб: РИО СПб филиала РТА, 2005.

.Экспертиза в таможенном деле и международной торговле / Жиряева Е.В. СПб.: Питер, 2003.

.Теоретические основы товароведения и экспертизы непродовольственных товаров / Петрище Ф.А.М.: Дашков и К, 2007.

.Таможенная экспертиза товаров / Додонкин Ю.В., Жебелева И.А., Криштафович В.И.М.: Академия, 2006.

11.Товароведение / Жиряева Е.В. СПб.: Питер, 2004.

12.Экспертиза в таможенном деле и международной торговле / Жиряева Е.В. СПб.: Питер, 2009.

.Таможенный тариф Российской Федерации М.: ФТС России, 2007.

.Пояснения к таможенному тарифу Российской Федерации. Т. 4; 5. М.: ФТС России, 2007.

\