



- **ЗУЕВА Ольга Николаевна**  
 Доктор экономических наук, доцент,  
 заведующая кафедрой товароведения  
 и экспертизы

**Уральский государственный  
 экономический университет**  
 620144, РФ, г. Екатеринбург,  
 ул. 8 Марта/Народной воли, 62/45  
 Тел.: (343) 221-27-59  
 E-mail: zuevaon@mail.ru



- **ПОНОМАРЕВ Михаил Александрович**  
 Заместитель начальника службы  
 федеральных таможенных доходов,  
 начальник отдела таможенных платежей

**Уральское таможенное управление**  
 620014, РФ, г. Екатеринбург,  
 ул. Шейнкмана, 31  
 Тел.: (343) 221-27-59  
 E-mail: ponomarevma@utu.customs.ru

### Аннотация

В статье отмечается положительная тенденция в расширении спектра логистических услуг при осуществлении внешнеэкономической деятельности юридическими лицами и при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу. Рассмотрены вопросы взаимодействия таможенных органов, транспортных организаций и государственных органов при выдаче разрешительных документов, установления компетенции таможенных органов по декларированию отдельных видов товаров, создания подразделений при международных почтовых отправлениях товаров, политики в отношении грузовых транспортных средств. Сформулированы предложения по созданию транспортно-логистической системы, соответствующей международным тенденциям и включающей мультимодальные контейнерные перевозки, а также комплексные региональные логистические центры.

### JEL classification

ZO

## Влияние деятельности таможенных органов на развитие логистической системы региона

### Ключевые слова

ЛОГИСТИКА  
 ТАМОЖЕННЫЕ ОРГАНЫ  
 РЕГИОН  
 ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ  
 ТОВАР  
 ТРАНСПОРТНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ  
 ДЕКЛАРИРОВАНИЕ  
 МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПОЧТОВЫЙ ОБМЕН  
 АУТСОРСИНГ

На сегодняшний день развитие логистики является для России одним из основных условий успешной интеграции в глобальную экономику, повышения энергетической эффективности и улучшения транспортной инфраструктуры. Взаимодействию логистических систем и деятельности таможенных органов в научной литературе уделено не так много внимания. При этом данное взаимодействие существует, прежде всего при осуществлении внешнеэкономической деятельности юридическими лицами и перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу.

Следует отметить, что, несмотря на активное развитие таможенного законодательства в Российской Федерации, в настоящее время в нем нет устоявшейся концепции регулирования логистических товаропотоков в международной торговле со стороны государства, и, соответственно, нет взаимодействия участников цепей поставок внутри логистических потоков и между потоками. С точки зрения международных внешнеторговых операций цепь поставок следует рассматривать как последовательность операций с момента заключения внешнеторгового контракта до поступления товара на склад получателя и его оплаты.

Принципиальное отличие логистического подхода к управлению материальными и иными потоками от традиционного заключается в выделении единой функции управления прежде разрозненными потоками, объединении цепи поста-

вок в единую систему, обеспечивающую их эффективное (сквозное) управление. Логистический подход заключается в том, что задачи нужно рассматривать в целом, через их органичную взаимную связь.

От скорости совершения таможенных процедур, применения в таможенных органах необходимых информационных технологий, а также возможности безбумажного декларирования, выпуска товаров и упрощения таможенного администрирования зависит функционирование логистических систем при международной торговле, в первую очередь в области транспортных и складских операций.

В последнее время наибольший резонанс у транспортных организаций, осуществляющих международные перевозки грузов, вызвал вопрос взаимодействия таможенных органов и транспортных организаций в соответствии с письмом ФТС России «О международных перевозках с применением книжек МДП» [3]. Данный документ предполагал изменение условий применения процедуры международных дорожных перевозок (МДП), касающееся обеспечения соблюдения таможенного транзита при перемещении товаров автомобильным транспортом с использованием книжек МДП – документа таможенного транзита, дающего право перевозить грузы через границы государств в опломбированных таможенной кузовом автомобилей или контейнерах с упрощением таможенных процедур.

В целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства Таможенного союза и обеспечения полноты и своевременности поступления в федеральный бюджет таможенных платежей помещение товаров под таможенную процедуру таможенного транзита с использованием книжек МДП планировалось осуществлять при условии соблюдения таможенного транзита с применением мер, предусмотренных п.1 ст.217 Таможенного кодекса Таможенного союза [7].

В соответствии с «Таможенной конвенцией о международной перевозке

## The Influence of Customs Authorities on Development of Regional Logistic System

грузов с применением книжки МДП»<sup>1</sup>, перевозка грузов без их промежуточной перегрузки, в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, с пересечением одной или нескольких границ от таможенного места отправления одной из сторон до таможенного места назначения другой стороны, осуществляется при условии, что определенная часть операции МДП между ее началом и концом производится автомобильным транспортом.

При временном ввозе дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера, используемого для перевозки грузов с соблюдением процедуры МДП, не требуется специального таможенного документа, как и не требуется никаких гарантий. Гарантийное объединение берет на себя обязательство уплачивать причитающиеся ввозные или вывозные пошлины и сборы, а также любые проценты за просрочку, которые могут причитаться в соответствии с таможенными законами и правилами страны, в которой обнаружено нарушение в связи с операцией МДП. Гарантийное объединение обязуется уплачивать упомянутые выше суммы в порядке солидарной ответственности совместно с лицами, с которых причитаются эти суммы. На территории Российской Федерации указанным гарантийным объединением является Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП).

Предусмотренные письмом меры приняты ФТС России в связи с участвовавшими случаями недоставки товаров, перемещаемых с использованием книжек МДП, неисполнением АСМАП взятых на себя обязательств по уплате таможенных платежей как гаранта их уплаты при перевозке товаров под таможенной процедурой таможенного транзита по территории Российской Федерации с использова-

нием книжек МДП. Например, сумма задолженности по уплате таможенных платежей, возникшей в связи с недоставкой товаров по книжкам МДП, учитываемая перед таможенными органами Уральского таможенного управления, составляет 12,97 млн р. Указанная задолженность образовалась до 1 января 2013 г. и до настоящего времени не погашена, что влечет потери федерального бюджета Российской Федерации [6].

Однако планируемое введение дополнительных мер по обеспечению соблюдения таможенного транзита при использовании книжки МДП, установленных Таможенным кодексом Таможенного союза (ТК ТС), негативным образом сказалось на расходах транспортных компаний, сроках совершения таможенных операций в пунктах пропуска, в том числе времени помещения транспортных средств под таможенную процедуру таможенного транзита, что в свою очередь влечет увеличение сроков доставки товаров до получателя. непогашенная задолженность по уплате таможенных платежей в отношении недоставленных товаров по книжкам МДП учитывается за нерезидентами РФ.

В целях минимизации воздействия указанных дополнительных мер на сроки совершения таможенных операций необходимо сформировать перечень российских транспортных компаний, участвующих в международной перевозке грузов, в отношении которых отсутствуют факты нарушения таможенного законодательства, для непринятия к ним дополнительных мер обеспечения («зеленый» сектор), либо сменить гарантийное объединение АСМАП на иное, либо пересмотреть существующие договорные отношения.

Указанные условия позволят избежать дополнительных временных и финансовых затрат, понесенных транспортными организациями, участвующими в международной перевозке грузов, ускорят процесс доставки товаров до получателя, а также положительно скажутся на развитии транспортной логистики.

### ▶ Olga N. ZUEVA

*Dr. Sc. (Econ.), Associate Prof., Head of Commodity Science and Examination Dept.*

**Ural State University of Economics**  
620144, RF, Yekaterinburg,  
8 Marta/Narodnoy Voli St., 62/45  
Phone: (343) 221-27-59  
E-mail: zuevaon@mail.ru

### ▶ Mikhail A. PONOMAREV

*Deputy Head of Federal Customs Revenues Service, Head of Customs Duties Dept.*

**Ural Customs Administration**  
620014, RF, Yekaterinburg,  
Sheinkmana St., 31  
Phone: (343) 221-27-59  
E-mail: ponomarevma@utu.customs.ru

### Keywords

LOGISTICS  
CUSTOMS AUTHORITIES  
REGION  
FOREIGN ECONOMIC ACTIVITIES  
GOODS  
TRANSPORTATION ORGANIZATIONS  
DECLARATION  
INTERNATIONAL POSTAL TRAFFIC  
OUTSOURCING

### Summary

The article indicates the positive trend in extension of the range of logistic services in the foreign economic activities of legal entities and in the movement of goods and vehicles across the customs border. The paper explores the issues of interaction of customs authorities, transportation organizations and government bodies in issuing permits, establishing the competence of customs authorities to declare certain types of goods, creating divisions for international mail products, formulating policy on commercial vehicles. The article phrases the recommendations on creation of transportation and logistics system complying with international trends and including multimodal container transportation as well as complex regional logistic centres.

### JEL classification

Z0

<sup>1</sup> Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (конвенция МДП). Заключена в Женеве 14 ноября 1975 г.: АСМАП, Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (конвенция МДП). М., 1993.

## Источники

1. О компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении подакцизных и других определенных видов товаров: приказ ФТС России от 1 июня 2011 г. № 1144.

2. О компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении энергоносителей, классифицируемых в отдельных позициях и подсубпозициях группы 27 ТН ВЭД ТС и отдельных подсубпозициях группы 29 ТН ВЭД ТС: приказ ФТС России от 14 мая 2014 г. № 881.

3. О международных перевозках с применением книжек МДП: письмо ФТС России от 4 июля 2013 г. № 01-11/28474.

4. О местах международного почтового обмена, являющихся объектами почтовой связи, на территории Российской Федерации: приказ ФТС России и Министерства связи и массовых коммуникаций Российской Федерации от 23 сентября 2013 г. №1788/258.

5. «Почта России» откроет логистический центр в Екатеринбурге // Российская газета. 2014. 20 сент.

6. Таможенная служба Российской Федерации в 2013 году: стат. сб. / ФТС. 2014. URL: [www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=7995&Itemid=1845](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=7995&Itemid=1845).

7. Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17) (ред. от 16 апреля 2010 г.).

Другим фактором отрицательного влияния на развитие логистических услуг при перемещении товаров через таможенную границу Таможенного союза является недостаточное информационное взаимодействие таможенных и иных государственных органов, уполномоченных в выдаче разрешительных документов, подтверждающих соблюдение запретов и ограничений, экспортного контроля, правомерность льгот по уплате таможенных платежей и т.д.

В соответствии со ст. 195 ТК ТС выпуск товаров осуществляется таможенными органами при соблюдении условий предоставления таможенному органу лицензий, сертификатов, разрешений и иных документов, необходимых для выпуска товаров, за исключением случаев, когда в соответствии с законодательством государств – членов Таможенного союза указанные документы могут быть представлены после выпуска товаров.

С учетом того, что такие разрешительные документы выдаются различными государственными органами, например, Росздравнадзором, Минпромторгом, Роспотребнадзором, ФСТЭК, участнику ВЭД необходимо обращаться в данные организации, что значительно усложняет процедуру и сроки перемещения товаров через таможенную границу Таможенного союза. Кроме того, необходимость осуществления подобных мероприятий («хождение по кабинетам») не является стимулом к привлечению к внешнеэкономической деятельности новых участников. В связи с этим необходимо в ближайшее время наладить систему межведомственного взаимодействия по получению таможенными органами в электронном виде информации по разрешительным и иным документам, указанным в таможенной декларации, без запроса документов у участника ВЭД. Внедрение данной системы позволит сократить перечень документов, предоставление которых необходимо в целях выпуска товаров, и, следовательно, положительным образом скажется на сроках совершения «таможенной очистки» и логистических операций в международной торговле.

Другим условием, влияющим на развитие логистической системы региона, является установление компетенции деятельности таможенных органов по декларированию отдельных видов товаров. Так, приказом ФТС России «О компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении энергоносителей, классифицируемых в отдель-

ных позициях и подсубпозициях группы 27 ТН ВЭД ТС» ограничена компетенция таможенных органов по декларированию энергоносителей [2]. С учетом того, что добыча указанных товаров осуществляется в Уральском регионе, возникает необходимость наличия у таможенных органов, расположенных в регионе, соответствующей компетенции на их декларирование. В настоящее время декларирование таких товаров осуществляется на таможенных постах Центральной энергетической таможни, а фактический выпуск товаров и их отгрузка в железнодорожный транспорт – таможенными органами Уральского таможенного управления, в связи с чем существует риск задержки отправки железнодорожного транспорта.

Приказом ФТС России «О компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении подакцизных и других определенных видов товаров» установлено, что компетенции по совершению таможенных операций в отношении подакцизных и других определенных видов товаров возложены на таможенные посты Центральной акцизной таможни [1]. К таким товарам в том числе относятся:

а) товары одного с подакцизными товарами наименования и (или) товарной позиции ТН ВЭД ТС;

б) товары, указанные в приложении № 6 (транспортные средства), самоходные машины с электрическими двигателями, а также шины, покрышки пневматические резиновые;

в) товары, являющиеся или используемые в качестве запасных частей, материалов для ремонта, доработки и реализации подакцизных товаров;

г) драгоценные металлы, драгоценные камни, природные алмазы и бриллианты, а также другие товары, совершение таможенных операций в отношении которых в соответствии с нормативными правовыми актами, устанавливающими компетенцию таможенных органов по совершению таможенных операций в отношении драгоценных металлов и драгоценных камней, отнесено к исключительной компетенции специализированных таможенных органов (только для Северо-Западного акцизного таможенного поста (специализированного) и Калининградского акцизного таможенного поста Центральной акцизной таможни).

Таким образом, наличие ограничений в компетенции таможенных органов Уральского таможенного управления не позволяет развивать логистическую составляющую при перемещении иностран-

ных товаров в регионе деятельности Уральского таможенного управления.

Вместе с тем положительным образом на развитие логистической системы региона повлияло создание на базе «Аэропорт Кольцово» места международного почтового обмена. Приказом ФТС России и Министерства связи и массовых коммуникаций Российской Федерации «О местах международного почтового обмена, являющихся объектами почтовой связи, на территории Российской Федерации» на базе Кольцовской таможни создано соответствующее подразделение, компетентное в отношении перемещаемых в международных почтовых отправлениях (МПО) товаров [4]. В данном месте международного почтового обмена возможно оформление до 4 т товаров в сутки, перемещаемых в МПО авиатранспортом, что в свою очередь повлечет необходимость сортировки товаров и их доставки до конечных получателей железнодорожным и автомобильным транспортом. Указанные факты определенным образом стимулируют развитие транспортной и складской логистики.

В связи с перечисленными обстоятельствами считаем необходимым создание транспортно-логистической системы, соответствующей международным тенденциям и включающей мультимодальные контейнерные перевозки, а также комплексные региональные логистические центры.

Серьезным основанием для развития российского и регионального транспортно-логистического рынка может стать создание неких логистических объединений, а они в свою очередь помогут привлекать крупных международных экспедиторов. Создание таких объединений даст участникам рынка возможность прямого контакта непосредственно с исполнителями за рубежом, соответственно, обеспечит получение тарифов без посредников, работу с проверенными контрагентами, льготные условия оплаты и отсрочки, прямые финансовые гарантии и страхование грузов.

Необходимо также повышать качество оказываемых логистических услуг. Грамотная логистическая организация способна предоставить клиенту необходимых специалистов по каждому сегменту внешнеэкономической деятельности. Правильно выстроенные юридические отношения с такой структурой позволят импортеру быть защищенным в правовом отношении и сосредоточиться на основном бизнесе. В связи с этим с точки зрения экономической целесообразности им-

портеру возможно применять аутсорсинг по всей логистической цепи – от отправки товара за рубежом до получения со склада в России или доставки непосредственно до получателя. Это позволит клиенту снизить трудоемкость своего бизнеса, не содержать в штате специалистов по внешнеэкономической деятельности, избегать прямого контакта с таможней. Предоставление данной услуги требует от логистической организации наличия информационных, аналитических, финансовых и иных возможностей, чем в совокупности обладают крупные региональные логистические центры.

Кроме того, в целях предоставления возможности выполнять функции представителя при таможенном декларировании товаров официально, необходимо включение логистической организации в реестр таможенных представителей. Получение указанного статуса непосредственно самой организацией, а не привлечение сторонних компаний также положительным образом скажется на предоставлении полного спектра услуг, позволит оперативно регулировать происходящие процессы без выстраивания дополнительных правовых взаимоотношений.

Развитие логистических систем в области внешнеэкономической деятельности обусловлено также вопросами, возникшими при формировании административной политики и государственного регулирования внешнеторговой деятельности после вступления России в ВТО.

Согласно нормам и правилам ВТО все сборы и платежи любого характера (кроме импортных и экспортных пошлин), устанавливаемые договаривающимися сторонами на ввоз или вывоз, ограничиваются по своей величине приблизительно той стоимостью оказанных услуг и не являются косвенной защитой для отечественных товаров или средством обложения импорта или экспорта в фискальных целях<sup>1</sup>.

В качестве положительного примера регулирования внешнеторговой политики как компонента отраслевого регулирования можно привести политику Российской Федерации в отношении грузовых транспортных средств.

Согласно статистике за январь–ноябрь 2013 г. по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. объем ввоза грузовых автомобилей сократился на 24,8%.

<sup>1</sup> Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ 1947) [рус., англ.]. Заключение 30 октября 1947 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. 2012. 10 сент. № 37 (приложение, ч. VI). С. 2916–2991.

## References

1. "On the competence of customs authorities to carry out customs operations in respect of excise and other specific types of goods": Decree of the RF Federal Customs Service of June 1, 2011 no. 1144. (in Russ.)
2. "On the competence of customs authorities to carry out customs operations in respect of energy, which are classified in certain positions and subpositions of the group 27 of Harmonized Commodity Description and Coding System of the Customs Union and some subpositions of the group 29 of Harmonized Commodity Description and Coding System of the Customs Union": Decree of the RF Federal Customs Service of May 14, 2014 no. 881. (in Russ.)
3. "On the international carriage using TIR carnets": Letter of the RF Federal Customs Service of July 4, 2013 no. 01-11/28474. (in Russ.)
4. "On the places of international postal exchange, which are the objects of postal service in the territory of the Russian Federation": Decree of the RF Federal Customs Service and the RF Ministry of Communications and Mass Media of September 23, 2013 no. №1788/258. (in Russ.)
5. "Pochta Rossii" otkroyet logisticheskii tsentr v Yekaterinburge [Russian Post will open a logistic centre in Yekaterinburg]. *Rossiiskaya gazeta – Russian Newspaper*, 2014, September 20.
6. Tamozhennaya sluzhba Rossiyskoy Federatsii v 2013 godu [RF Federal Customs Service in 2013]. Statistical Yearbook, 2014. Available at: [www.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=7995&Itemid=1845](http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=7995&Itemid=1845).
7. Customs Code of the Customs Union (Annex to the Agreement on the Customs Code of the Customs Union, as it was decided at the EurAsEC Interstate Council at the level of Heads of the States, of November 27, 2009 no. 17) (ed. of April 16, 2010). (in Russ.)

Данные показатели достигнуты за счет следующих обстоятельств. До момента присоединения Российской Федерации к ВТО на указанную категорию товаров согласно Единому таможенному тарифу Таможенного союза была установлена ставка ввозной таможенной пошлины в размере 25% таможенной стоимости. С учетом выполнения Российской Федерацией принятых обязательств перед ВТО ставка ввозной таможенной пошлины первоначально была снижена до 10%, а с 1 сентября 2013 г. до 8,3%. Но при этом постановлением Правительства Российской Федерации от 30 августа 2012 г. № 870 в отношении указанных транспортных средств был установлен утилизационный сбор в размере 435 тыс. р. (150 тыс. р. × 2,9 (коэффициент)). Таким образом, были не только компенсированы «выпадающие доходы», возникающие в связи со снижением ставки ввозной таможенной пошлины, но и обусловлена экономическая неэффективность ввоза указанных иностранных транспортных средств.

Для отечественных производителей вместо уплаты утилизационного сбора достаточно было принять на себя обязательство обеспечить последующее безопасное обращение с отходами, образовавшимися в результате утраты указанными транспортными средствами своих потребительских свойств, без фактической оплаты сбора<sup>1</sup>. Однако, с учетом присоединения Российской Федерации к ВТО, данная норма ставила в неравное положение импортеров и отечественных производителей, в связи с чем поступила жалоба иных членов ВТО на данную норму «изъятия». С 1 января 2014 г. постановлением Правительства РФ указанная норма для отечественных производителей была отменена, в связи с чем утилизационный сбор подлежит уплате в отношении как транспортных средств, ввозимых в РФ, так и произведенных в России<sup>2</sup>. Однако именно введение утилизационного сбора в определенной мере поддержало отечественных производителей транспортных грузовых средств в «переходный период».

Развитие мировой торговли и международных логистических систем непосредственным образом связано с необходимостью совершения таможенных

операций в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза. При этом само функционирование Таможенного союза по-разному отразилось на развитии логистической системы Уральского региона.

Как положительный момент можно отметить упрощение логистической составляющей при перемещении товаров Таможенного союза между Российской Федерацией, Республикой Казахстан и Республикой Беларусь в части отмены необходимости процедуры таможенного декларирования и таможенного контроля, что, соответственно, привело к снижению издержек на осуществление указанных операций.

С точки зрения приграничного развития с учетом формирования единой таможенной территории Таможенного союза развитие ТЛК в приграничной зоне утратило актуальность, в первую очередь с учетом значительного снижения объемов импортно-экспортного товаропотока с Республикой Казахстан. Вместе с тем на сегодняшний день реализуются крупные проекты по развитию региональной логистической системы, такие как ТЛК «Южноуральский» (Челябинская область) и место международного почтового обмена (Аэропорт «Кольцово», г. Екатеринбург). По последним данным, на Международном инвестиционном форуме в Сочи Свердловская область подписала инвестиционное соглашение с «Почтой России», которое предусматривает создание логистического почтового центра в Екатеринбурге пропускной способностью более миллиона почтовых отправлений в сутки [5]. Общий объем инвестиций в проект превысит 1,6 млрд р. Подготовлен участок 11 га со всеми необходимыми коммуникациями. Строительство объекта начнется в 2015 г., ввод в эксплуатацию намечен на 2017 г. В его составе будет автоматизированный сортировочный центр, место международного почтового обмена, центр гибридной печати и отделение почтовой связи. Логистический центр будет располагаться в окрестностях аэропорта «Кольцово», в непосредственной близости от железнодорожной ветки. В зону прямого обслуживания войдут четыре субъекта РФ: Тюменская, Челябинская, Свердловская и Курганская области. К 2018 г. в РФ будет открыто восемь подобных центров. Они будут обрабатывать не только международный поток, но и внутрироссийскую почту, а также оказывать полный комплекс услуг участникам рынка интернет-торговли.

По нашему мнению, развитие логистической системы региона с учетом его специфики должно осуществляться в комплексе, возможно, в рамках отдельной целевой программы, что позволит не только ускоренными темпами создать современные региональные логистические центры, но и вывести регионы к возможности самостоятельного осуществления внешнеэкономической деятельности, что, в свою очередь, разгрузит Москву и Санкт-Петербург от постоянно увеличивающихся объемов внешней торговли и необходимости пересматривать существующую логистическую систему. Все основные условия для развития региональных логистических центров имеются в Уральском федеральном округе. ■

<sup>1</sup> Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств: постановление Правительства РФ от 30 августа 2012 г. № 870.

<sup>2</sup> Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств и шасси и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 26 декабря 2013 г. № 1291.