



ПОЛЕЗНЫЕ НОВОСТИ

Выпуск №20
Октябрь 2025 г.

Сегодня в выпуске:

ДАЙДЖЕСТ

Минтранс не будет вводить льготы для перевозчиков, пользующихся «Платоном».....стр. 2

Ввод НДС для онлайн-продаж иностранных товаров. Что важно знатьстр. 3

Китай ужесточает правила экспорта: новые реалии для бизнеса с 1 октября 2025 годастр. 4

КОПИЛКА ЗНАНИЙ

бесплатный инструмент для экспортеров — Конструктор Incoterms® 2020 от РЭЦ.....стр. 5



ДАЙДЖЕСТ

Минтранс не будет вводить льготы для перевозчиков, пользующихся «Платоном»

В конце декабря прошлого года Минтранс России сообщил, что разработал проект постановления, которым предлагается поэтапная отмена понижающего коэффициента, применяемого к тарифу госсистемы «Платон». А полный отказ от него предусматривается с 1 февраля 2028 года.

Минтранс России не планирует вводить льготы для перевозчиков, оплачивающих проезд по госсистеме «Платон», ввиду достаточной рентабельности данной отрасли, сообщил журналистам министр транспорта Андрей Никитин.

Государственная система взимания платы с грузовиков свыше 12 тонн за проезд «Платон» была введена Правительством России в 2015 году для поддержания федеральных автомобильных дорог в нормативном состоянии. Базовый тариф, установленный при запуске «Платона», составлял 3,73 рубля за километр. Для адаптации отрасли грузоперевозок к системе правительством изначально была установлена временная скидка к тарифу – понижающий коэффициент (0,51).

В конце декабря прошлого года Минтранс России сообщил, что разработал проект постановления, которым предлагается поэтапная отмена понижающего коэффициента, применяемого к тарифу госсистемы «Платон». А полный отказ от него предусматривается с 1 февраля 2028 года.

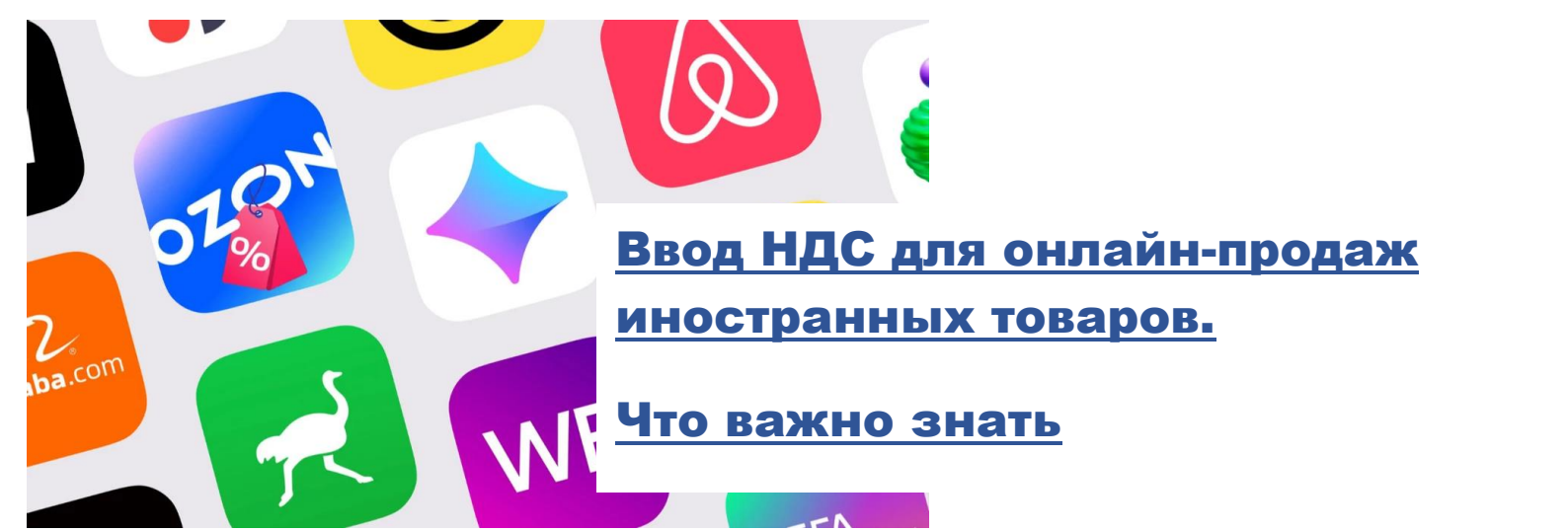
«Сегодня автомобильные перевозки в значительной степени перетянули на себя грузы с железных дорог, речные грузы и так далее. Это говорит о том, что эта отрасль вполне рентабельна и эффективна. Было бы странно какими-то льготами там заниматься в текущем режиме», - сказал глава Минтранса в кулуарах форума «Цифровая транспортация».

А. Никитин отметил, что министерство ведет работу по предотвращению начисления перевозчикам необоснованных штрафов за неоплату проезда, связанных с работой систем радиоэлектронной борьбы (РЭБ) в некоторых регионах.

Он напомнил, что с 1 сентября система «Платон» будет «достраивать» маршруты большегрузных автомобилей, если их бортовые данные не поступают в систему. Соответствующее постановление правительства было размещено на сайте официального опубликования правовых актов в конце августа.

Также Минтранс работает над уравниванием условий для российских и иностранных перевозчиков. Так, министерство планирует создать информационную систему учета задолженностей по неоплаченным штрафам на транспорте, которая позволит взимать их с перевозчиков при выезде с территории страны.

Источник



Ввод НДС для онлайн-продаж иностранных товаров.

Что важно знать

Минфин предложил ввести НДС для зарубежных товаров, купленных физлицами через площадки интернет-торговли. Ввод налога планируется сделать поэтапным. Как это скажется на трансграничной торговле и ценах?

Минфин предложил ввести налог на добавленную стоимость (НДС) для зарубежных товаров, ввезенных в Россию и приобретенных физическими лицами через площадки интернет-торговли. Текст соответствующего проекта закона опубликован для общественного обсуждения в четверг, 2 октября.

Предполагается, что в 2027 году НДС установят на уровне 5% и будут поэтапно увеличивать: в 2028 году — до 10%, в 2029-м — до 15%, в 2030-м — до 20%. Уплачивать налог предстоит иностранным продавцам и российским маркетплейсам, реализующим продукцию из-за границы.

НДС придется платить вне зависимости от того, идет ли речь об иностранных товарах, стоимость которых превышает или не превышает порог беспошлинной торговли на территории Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Сейчас это товары стоимостью до €200. С 2026 года планируется снижение этого порога до €100, с 2027 года — до €50, а с 2030-го — до €0.

Маркетплейсы предлагается наделить функцией налогового агента — уплатить налог в бюджет можно будет с помощью этих площадок, следует из документа.

Зачем нужны изменения

В Минфине указали, что законопроект подготовлен в связи с принятыми в 2023 году изменениями в договор о Таможенном кодексе ЕАЭС, который ратифицировали все страны — участницы союза. «Развитие электронной торговли привело к появлению торговых площадок на территории стран ЕАЭС, сопоставимых по объемам продаж с крупными торговыми сетями. При этом условия регулирования этих каналов торговли существенно отличаются. Для интернет-площадок не установлены обязательства по обеспечению контроля качества товаров. У трансграничной электронной коммерции есть также ряд других конкурентных преимуществ, ключевое из которых — возможность не уплачивать НДС», — говорится в сообщении министерства.

Мера позволит выровнять налоговую нагрузку на все каналы продаж, полагает президент Ассоциации компаний интернет-торговли (АКИТ) Артем Соколов. Постепенный переход, по его мнению, позволит сгладить негативные эффекты для участников рынка, развивающих эту бизнес-модель.

Продолжение статьи



Китай ужесточает правила экспорта: новые реалии для бизнеса с 1 октября 2025 года

С 1 октября 2025 года в Китае вступают в силу новые правила экспортной деятельности, направленные на повышение прозрачности, снижение рисков налоговых нарушений и борьбу с неофициальными схемами. Эти изменения затронут как китайских производителей, так и международных партнеров, включая российских импортеров.

Обязательная регистрация экспортеров

Одним из ключевых изменений станет требование обязательной регистрации всех компаний, участвующих в экспортной цепочке, в системе налоговых органов. Это исключает возможность анонимных сделок и повышает уровень контроля со стороны государственных структур.

На конец 2024 года в Китае зарегистрировано более 15 миллионов экспортных компаний, однако лишь 60% из них имеют полную налоговую аккредитацию. Компании, не прошедшие регистрацию, не смогут оформлять экспортные декларации, что может привести к задержкам поставок. Для бизнеса это сигнал к необходимости заблаговременного приведения документации в соответствие с новыми требованиями.

Запрет на использование чужих экспортных лицензий

С 2025 года экспорт будет возможен только под реальным именем производителя или уполномоченного экспортера. Это решение направлено на искоренение практики использования "фиктивных" посредников, когда небольшие заводы обходили требования лицензирования через крупных трейдеров. Теперь производители без экспортной лицензии будут вынуждены либо получить её, либо сотрудничать исключительно с лицензированными партнёрами.

Двойной титул в документации

Нововведение также затронет оформление таможенных документов. Если завод не обладает собственной экспортной лицензией, он должен быть указан как "производитель и продавец" с полным набором данных: наименование, адрес и налоговый идентификатор. По данным аналитиков, около 40% малых и средних китайских предприятий (МСБ) не имеют лицензии на экспорт, что вынудит их адаптироваться к новым требованиям.

Ограничения на платежи

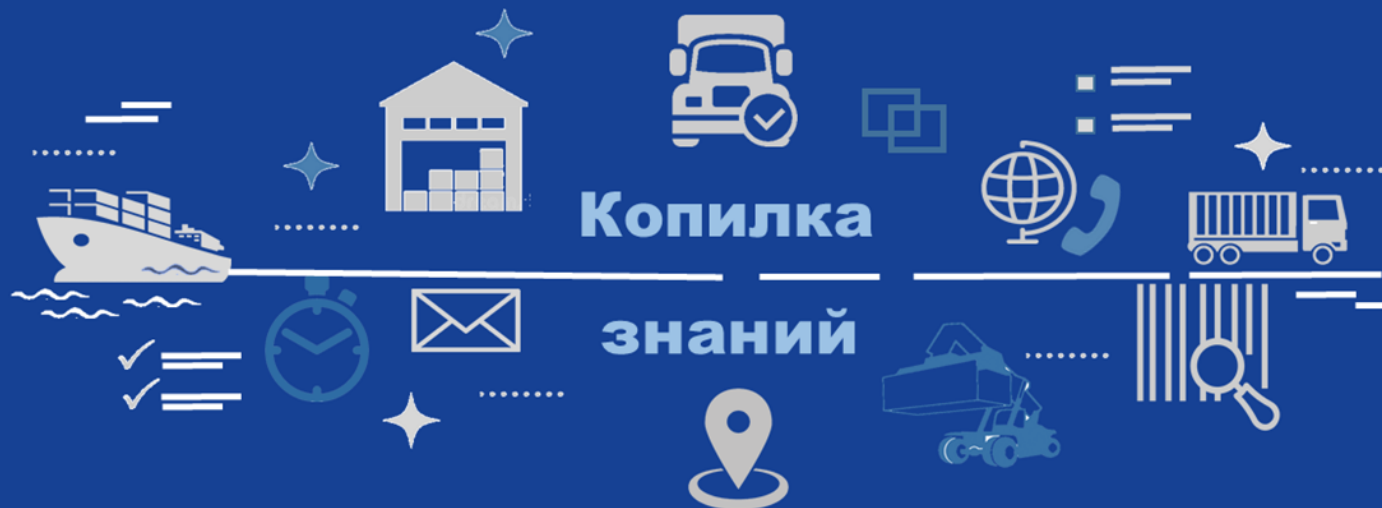
Серьезные изменения коснутся методов оплаты за экспорт. Запрещается использование личных счетов, платформ WeChat, Alipay и криптовалют для проведения расчетов. Эти методы считались неофициальными и не обеспечивали необходимую прозрачность транзакций, что создавало риски налоговых санкций.

Теперь все платежи должны проходить через банковские переводы с зарегистрированных счетов. Это повысит уровень traceability, но может увеличить транзакционные издержки на 1-2% из-за комиссий. По оценкам, в 2024 году до 25% платежей за экспорт из Китая в Россию проходило через неформальные каналы объемом около 25 миллиардов долларов.

Новые требования к грузоперевозкам

Дополнительные налоговые сборы и ужесточенный контроль будут введены для грузов, отправленных железнодорожным и автомобильным транспортом после 1 октября 2025 года. Это потребует тщательного планирования логистических маршрутов и подготовки полной документации.

Полная версия статьи



Российский экспортный центр (РЭЦ, Группа ВЭБ.РФ) разработал бесплатный инструмент для экспортеров — Конструктор Incoterms® 2020. Он доступен [в онлайн-библиотеке «База знаний экспортера»](#). Для доступа в библиотеку необходимо зарегистрироваться и получить доступ.

Этот сервис разработан для упрощения выбора базиса поставки в международных контрактах и поможет пользователям определить условия поставки, соответствующие их потребностям.

Все, что требуется от пользователя — ответить на несколько простых вопросов, и система предоставит соответствующие пояснения по рекомендуемому базису поставки Incoterms® 2020.

Каким транспортом планируется доставка груза до иностранного покупателя?

- [Мультимодальными или иным](#)
- Только морским

Каким способом планируется перевозка?

- [Контейнеры](#)
- Сыпучий груз или навалом

Кто организует и заключает договор перевозки и несет расходы по транспортировке товара до места назначения?

- Покупатель
- [Продавец](#)

Каким транспортом планируется доставка груза до иностранного покупателя?

- Покупатель
- [Продавец](#)

Кто несет риск за сохранность груза при основной транспортировке?

- Покупатель
- [Продавец](#)

Кто должен обеспечивать оформление импорта?

- Покупатель
- Продавец

Кто несет ответственность (риск и затраты) за погрузку/разгрузку товара?

- Покупатель
- Продавец

Результат

DAP I Поставка в месте назначения

- Продавец поставляет товар, а риск переходит к покупателю когда товар предоставлен в распоряжение покупателя на прибывшем транспортном средстве, готовом к разгрузке, в поименованном месте назначения или в согласованном пункте в таком месте, если такой пункт согласован
- От продавца не требуется выгружать товар с прибывшего транспортного средства
- Продавец несет все риски, связанные с доставкой товара в поименованное место назначения
- Продавец оплачивает расходы и выполняет формальности, необходимые для экспортной очистки, а также для транзита через третьи страны
- Покупатель оплачивает расходы и выполняет формальности, необходимые для импортной очистки

9

