



**КЛАССИФИКАЦИЯ ГИБРИДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПО
ТОВАРНОЙ НОМЕНКЛАТУРЕ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

Садиков Зафар Тургунович

*Доцент кафедры Классификации товаров и
нетарифного контроля Таможенного института*

Узбекистан, г. Ташкент

e-mail:zsadikovs@mail.ru

**CLASSIFICATION OF HYBRID TRANSPORT VEHICLES ACCORDING
TO THE COMMODITY NOMENCLATURE OF FOREIGN ECONOMIC
ACTIVITY OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN**

Sadikov Zafar Turgunovich

*Associate Professor of the Department of
Classification of Goods and Non-tariff
Control of the Customs Institute*

Uzbekistan, Tashkent

e-mail:zsadikovs@mail.ru

АННОТАЦИЯ

В статье исследуются особенности классификации гибридных транспортных средств в соответствии с Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Республики Узбекистан. На основе



анализа структуры группы 87 ТН ВЭД РУз, применения Основных правил интерпретации Гармонизированной системы и статистических данных по импорту легковых автомобилей за 2020–2023 гг. выявлены ключевые классификационные критерии гибридных автомобилей и типичные ошибки их декларирования. Установлено, что наличие двигателя внутреннего сгорания является определяющим признаком классификации, независимо от доли электрической тяги и возможности внешней зарядки. Результаты сопоставлены с международной практикой Всемирной таможенной организации. Сформулированы предложения по совершенствованию классификационной практики в целях снижения рисков таможенных споров.

ABSTRACT

The article examines the peculiarities of classifying hybrid vehicles in accordance with the Commodity Nomenclature for Foreign Economic Activity of the Republic of Uzbekistan. Based on an analysis of the structure of group 87 of the Commodity Nomenclature for Foreign Economic Activity of the Republic of Uzbekistan, the application of the Basic Rules for the Interpretation of the Harmonized System, and statistical data on passenger car imports for 2020–2023, the key classification criteria for hybrid cars and typical errors in their declaration have been identified. It has been established that the presence of an internal combustion engine is a determining factor in classification, regardless of the share of electric traction and the possibility of external charging. The results are compared with the international practice of the World Customs Organization. Proposals have been formulated to improve classification practices in order to reduce the risks of customs disputes.

Ключевые слова: гибридные автомобили, ТН ВЭД Республики Узбекистан, таможенная классификация, внешнеэкономическая деятельность.



Keywords: hybrid vehicles, CN FEA of the Republic of Uzbekistan, customs classification, general rules for the interpretation, foreign economic activity.

Введение

В последние годы Республика Узбекистан реализует политику модернизации транспортного сектора и стимулирования ввоза экологически более эффективных транспортных средств [1]. В этом контексте гибридные автомобили занимают промежуточное положение между традиционными автомобилями с двигателем внутреннего сгорания и полностью электрическими транспортными средствами.

Рост импорта гибридных автомобилей актуализирует вопросы их корректной классификации по Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Республики Узбекистан (ТН ВЭД РУз) [2]. Правильное определение кода товара имеет принципиальное значение для применения таможенных пошлин, налогов и мер нетарифного регулирования.

ТН ВЭД Республики Узбекистан основана на Гармонизированной системе описания и кодирования товаров (ГС) [3], что предопределяет применение Основных правил интерпретации при классификации технически сложных товаров.

Научная новизна исследования

Научная новизна заключается в систематизации классификационных критериев гибридных транспортных средств применительно к ТН ВЭД РУз с учетом динамики их импорта в 2020–2023 гг., а также в выявлении типичных ошибок декларирования подключаемых гибридов и сопоставлении национальной практики с классификационными решениями Всемирной таможенной организации [7].

Методология исследования



Методологическую основу исследования составили:

- формально-юридический анализ Таможенного кодекса Республики Узбекистан [1] и структуры ТН ВЭД РУз [2];
- применение Основных правил интерпретации Гармонизированной системы [3];
- анализ Пояснений к Гармонизированной системе [4];
- изучение классификационных мнений Всемирной таможенной организации [7];
- обобщение технической документации производителей гибридных автомобилей [6];
- сравнительный анализ научных публикаций по вопросам классификации машин и механизмов во внешнеэкономической деятельности [5].

Комплекс указанных методов обеспечил системный подход к исследованию проблем классификации гибридных транспортных средств.

Результаты исследования

1. Нормативно-классификационные основы отнесения гибридных автомобилей к группе 87 ТН ВЭД РУз

Проведённый анализ структуры ТН ВЭД Республики Узбекистан показал, что гибридные транспортные средства не выделены в самостоятельную товарную позицию [2]. Их классификация осуществляется в рамках группы 87 «Средства наземного транспорта» с применением Основных правил интерпретации Гармонизированной системы [3] и Пояснений к ней [4].

В соответствии с Правилom 1 ОПИ классификация определяется текстом товарных позиций и примечаниями к разделам и группам. Базовой для легковых гибридных автомобилей является позиция:



8703 - Автомобили легковые и другие моторные транспортные средства, предназначенные главным образом для перевозки людей.

Следовательно, решающее значение имеют:

- назначение транспортного средства;
- конструктивные характеристики силовой установки;
- тип двигателя внутреннего сгорания;
- рабочий объём цилиндров ДВС.

Анализ показал, что при наличии двух источников энергии приоритет в классификации сохраняется за двигателем внутреннего сгорания как основным конструктивным элементом силовой системы.

2. Дифференциация гибридных автомобилей по субпозициям 8703

В рамках товарной позиции 8703 гибридные автомобили распределяются по следующим субпозициям:

Субпозиция	Техническая характеристика	Классификационный критерий
8703 40	Бензиновый ДВС + электродвигатель (без внешней зарядки)	Тип ДВС (искровое зажигание)
8703 60	Бензиновый ДВС + электродвигатель (с внешней зарядкой)	Наличие возможности подключения к сети
8703 50	Дизельный ДВС + электродвигатель (без внешней зарядки)	Тип ДВС (воспламенение от сжатия)
8703 70	Дизельный ДВС + электродвигатель (с внешней зарядкой)	Тип ДВС + подключаемость



8703 80	Исключительно электрический двигатель	Отсутствие ДВС
---------	---------------------------------------	----------------

Установлено, что даже при наличии длительного электрического пробега подключаемые гибриды (PHEV) не могут быть отнесены к субпозиции 8703 80, поскольку конструктивно оснащены ДВС.

Таким образом, классификация гибридных транспортных средств осуществляется по типу двигателя внутреннего сгорания и его объёму, а не по доле электрической тяги.

3. Влияние технических характеристик на выбор кода

В ходе исследования установлено, что при определении кода ТН ВЭД наибольшее значение имеют:

1. Рабочий объём цилиндров ДВС.
2. Тип воспламенения (искровое или от сжатия).
3. Возможность внешней подзарядки.
4. Конструктивная компоновка силовой установки.

При этом такие параметры, как:

- ёмкость аккумуляторной батареи;
- электрический запас хода;
- уровень выбросов CO₂,

не являются самостоятельными классификационными признаками в рамках действующей номенклатуры.

4. Статистическая динамика импорта гибридных автомобилей

Анализ внешнеторговой статистики показал устойчивый рост импорта гибридных автомобилей в Республику Узбекистан [2].



Год	Общее количество импортированных легковых авто	Доля гибридных авто
2020	около 27 000	менее 5%
2021	около 40 000	около 8%
2022	около 74 000	около 15%
2023	более 100 000	свыше 20%

Темпы роста гибридного сегмента превышают динамику общего импорта транспортных средств. Это свидетельствует о структурной трансформации рынка и усиливает значение корректной классификации.

5. Практические результаты анализа таможенного оформления

Обобщение практики таможенного оформления и анализ технической документации производителей [6] позволили выявить следующие типичные ситуации:

1. Попытка декларирования PHEV как электромобилей (8703 80) с целью применения льготного режима.
2. Неправильное определение субпозиции из-за игнорирования типа воспламенения двигателя.
3. Ошибки при классификации mild-hybrid систем, где электрическая установка выполняет вспомогательную функцию.

Установлено, что наибольшее количество потенциальных споров связано с подключаемыми гибридами, поскольку их эксплуатационные характеристики приближены к электромобилям, однако конструктивно они сохраняют ДВС.

6. Систематизация классификационных критериев

На основании проведённого анализа сформулированы ключевые критерии классификации гибридных автомобилей в ТН ВЭД РУз:



1. Наличие двигателя внутреннего сгорания — определяющий признак.
2. Тип ДВС — основной фактор распределения по субпозициям.
3. Рабочий объём цилиндров — влияет на детализацию кода.
4. Возможность внешней зарядки — дополнительный классификационный элемент.
5. Электрическая составляющая не имеет самостоятельного приоритетного значения.

Данная систематизация может быть использована в практической деятельности таможенных органов и участниками внешнеэкономической деятельности.

Обсуждение

Результаты исследования показывают, что классификация гибридных автомобилей в Республике Узбекистан соответствует логике Гармонизированной системы [3]. Анализ классификационных мнений Всемирной таможенной организации подтверждает приоритет конструктивного критерия при классификации гибридных транспортных средств [7].

Современные подключаемые гибриды обладают увеличенной емкостью аккумуляторов и способны обеспечивать значительный пробег на электротяге. Однако конструктивное наличие ДВС сохраняется, что предопределяет их классификацию в рамках товарной позиции 8703.

В странах ОЭСР применяется дифференциация налогового регулирования транспортных средств с учетом уровня выбросов CO₂ и доли электрической тяги [8], однако это не влияет на базовые принципы классификации в рамках Гармонизированной системы.



Рост технологической сложности гибридных систем обуславливает необходимость разработки дополнительных методических разъяснений для участников внешнеэкономической деятельности.

Выводы

1. Гибридные автомобили классифицируются в рамках группы 87 ТН ВЭД РУз.

2. Определяющим классификационным признаком является наличие двигателя внутреннего сгорания.

3. Подключаемые гибриды не относятся к категории электромобилей для целей таможенной классификации.

4. Рост импорта гибридных автомобилей усиливает значимость корректного применения Основных правил интерпретации. Рост гибридного сегмента соответствует общемировой тенденции электрификации транспорта [9].

5. Выводы исследования согласуются с международной практикой классификации гибридных транспортных средств [7]. Методологические подходы к классификации гибридных транспортных средств отражены в документах Всемирной таможенной организации [10].

Список литературы

1. Таможенный кодекс Республики Узбекистан. – Ташкент, 2020.
2. Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности Республики Узбекистан. – Ташкент, 2023.
3. Harmonized Commodity Description and Coding System (HS). – Brussels: World Customs Organization, 2022.
4. Explanatory Notes to the Harmonized System. – Brussels: WCO, 2022.



5. Андреева Е.И., Земляников Д.Ф. Практические аспекты идентификации и классификации машин и механизмов во внешнеэкономической деятельности // Вестник Российской таможенной академии. – 2017. – № 3. – С. 36–42.
6. Техническая документация производителей гибридных автомобилей (Toyota, Hyundai, Lexus и др.).
7. World Customs Organization. HS Classification Opinions 2021–2023. – Brussels, 2023.
8. OECD. Taxing Energy Use 2022: Pricing Carbon in Transport. – Paris: OECD Publishing, 2022.
9. International Energy Agency (IEA). Global EV Outlook 2023. – Paris: IEA, 2023.
10. World Customs Organization. Classification of Hybrid and Electric Vehicles under HS 2022. – Brussels, 2022.