

Степень заботливости

Все судебные инстанции подтвердили правоту Петрозаводской таможни в том, что нарушение установленного срока временного ввоза автомобиля влечет обязанность уплаты ввозной таможенной пошлины вне зависимости от наличия вины.

Автомобиль «Нива» — подходящий транспорт для лесных дорог. Это преимущество прекрасно понимал любитель карельской природы и гражданин Литвы Р. Поэтому и ввез машину из-за границы. Временно, как иностранец, воспользовавшись правом временного ввоза транспортного средства с полным освобождением от уплаты таможенных пошлин и налогов, но с обязательством обратного вывоза автомобиля. Однако понимание ответственности за свои действия не укоренилось в предприимчивом иностранце, поскольку в нужные сроки он не вывез свою «Ниву» 1992 года выпуска обратно, а это является административ-



ным правонарушением по ч.1 ст.16.18 Кодекса РФ об административных правонарушениях. За это гражданин Р. наказали штрафом в сумме 1.600 рублей. Кроме того, Петрозаводская таможня выставила требование об уплате таможенных платежей в судебном порядке: 106 тысяч рублей, плюс пени 9 тысяч рублей. Их размер определен исходя из сумм таможенных платежей, подлежащих

уплате при выпуске транспортного средства для свободного обращения — по единой ставке таможенных платежей (2 евро за кубический сантиметр двигателя). В суде гражданин Р. пытался оправдаться. По его версии, «Ниву» угнали от лесной избушки неизвестные. Он звонил в милицию, но, там, якобы, «футбоят» дело от одного к другому. Однако суд, как и таможня,

усомнился в правдивости этой истории. Во-первых, владелец машины обратился в ГОВД почти через год после того, как автомобиль нужно было вывезти с территории России, т.е. после того, как гражданин получил требование об уплате таможенных платежей. Во-вторых, он неоднократно пересекал границу, зная, что временно ввезенная машина оставалась на российской стороне, «что, по мнению суда, указывает на отсутствие реальных намерений по вывозу транспортного средства с территории РФ» (определение Петрозаводского городского суда). Суд учел и то, что гражданин Р., оставив машину в лесу и уехав за границу, сам не обеспечил ее сохранность. Таможенники поясняют: «Гражданин Р. не проявил той степени заботливости и осмотрительности, которая требовалась в целях надлежащего исполнения таможенных обязанностей». Он не проявил ее и летом этого года, когда ввозил микроавтобус (тоже временно) через международный автомобильный пункт пропуска «Люття» (Костомукша). Дескать, был сильно загружен работой, пропустил срок вывоза... Штраф — 1.700 рублей.

Александр Дьяков

FINNELIT OY

Таможенное оформление в Финляндии

Комплексное транспортно-экспедиторское обслуживание. Складирование всех типов грузов. Гибкий сервис и индивидуальный подход.

+358 9 860 365 28/ 29
www.finnelit.com
finnelit@finnelit.com

ЭВАКУАЦИЯ

ЛЕГКОВЫЕ, ГРУЗОВЫЕ А/М
СПЕЦТЕХНИКА И АВТОБУСЫ
Россия. Финляндия
Скандинавия. Европа

до 2 а/м одновременно
24 часа
Tel. +7-911-717-0000
+7-812-601-0600

СПИДОМЕТРЫ

коррекция пробегов

Ajo-ja nopeusmittarilukujen korjaus

Tel. +7-812-9430393
(095) 780-2300

Б/У ТЕХНИКА



Andover+Scania

3-осн. -93
Цена. 35.000 €

Oy Finn-Machines Ab
tel. +358-500-929 908
www.finnmachines.fi

www.konevaronen.com



VOLVO L 120D -00 88.000 €
14600, конд., смазка, BSS, крепление, 3 цил.,рез. 80%



VOLVO L 70D -00 78.000 €
11800, смазка, BSS, крепление, 3 цил., новая резина

FINLAY 390 -92, 7400 ч.	32.000 €
TAKEUCHI TB 135 -99, 6800 ч.	23.000 €
AKERMAN EW 200 -94, 0 ч.	32.000 €
AKERMAN EC 230B -96, 14000 ч.	40.000 €
VOLVO L 120B -92, 18000 ч.	45.000 €
VOLVO L 70B -94, 17000 ч.	45.000 €
VOLVO L 180E -03, 12000 ч.	145.000 €
VOLVO L 20 -04, 2000 ч.	38.500 €
VOLVO L 90D -00, 9500 ч.	88.000 €
VOLVO L 70C -98, 10500 ч.	63.000 €
VOLVO L 120B -96, 15000 ч.	ожидается

Tel. +358 400 692 972



Hitachi ZX160LC новый



Hitachi EX 215 -98

Oulu +358 400 586 865
ВЫГОДНЫЕ ЦЕНЫ!

Зачем нам изобретать велосипед? Кикбайк!

Председатель Хельсинкского общества велосипедистов "Неро" **Петри Сипила** высказал свои соображения о возможности улучшения экологической обстановки в городе: «Чем дальше от места работы живёт человек, тем заманчивее для него поездка на автомашине. Чтобы улучшить ситуацию, надо облегчить перевозку велосипеда на поезде и в метро, даже в часы пик. Тогда больше народу сможет добираться на общественном транспорте. В поездках надо бы сделать специальные места для перевозки велосипедов».

В настоящее время расширение использования велосипедов в Хельсинки является политикой городских властей, что согласуется с желанием горожан. Но автомобилисты всегда ставят себя на первое место.

Сипила утверждает: «Велосипедистов ограничивают почти на всех маршрутах. Но чем энергичнее автомобилисты будут убирать со своего пути велосипедистов, тем больше станут скорости на дорогах и трассах, и опаснее дорожное движение для всех: автомобилей, велосипедов, пешеходов. Город мог бы привлечь представителей велосипедистов в руководящие органы коммун, перестроить опасные перекрестки и обеспечить надёжные стоянки, а в домах — велосипедные кладовые.

Велосипедисты могли бы сами содействовать улучшению ситуации. Им надо активнее участвовать в делах организации дорожного движения в городе. «Чем больше велосипедисты будут участвовать в городском движении, тем больше автомобилисты будут считаться с ними», — закончил Петри Сипила.

Мы также уверены, что езда на велосипеде могла бы стать модной и общепринятой формой дорожного движения. Однако, сейчас в Хельсинки велосипедом регулярно пользуются только семь процентов жителей.

Кикбайк. Преображение старых финских традиций

На наших глазах набирает обороты новое средство транспорта. Все, конечно, видели самокат. Я вспоминаю детство, когда мальчишки на самодельных аппаратах, собранных отцами из шарикоподшипников, с грохотом, мчались по бульварам, глядя

с превосходством на пешую детвору. В наши дни множество малоколёсных скутеров заводских конструкций заполнили рынок и появились на улицах.

Отец финского спорта Илмар Вилскман (Ilmar Wiskman) считал финские сани (potkikelkka) третьим по популярности видом спорта после лыж и коньков . Общество любителей санного спорта было создано в Финляндии ещё в 1891г. (Oulun potkinklubii), но потом было забыто. Этот финский традиционный санный спорт возродился в 1980-х гг. Лидером возрождения стал бесспорно Ханну Виерикко, который 11 лет, до 1998 г. подтверждал свои победы в соревнованиях и сделал техническую революцию в этом виде спорта. Он же стал первым конструктором и производителем новых спортивных аппаратов как для зимнего, так и для летнего спорта. О спортивных санях мы поговорим зимой, а сейчас приведём отрывки из разговора с многократным чемпионом и первым кикбайкером Финляндии **Ханну Виерикко**.

— Расскажи о себе

— Я родился и вырос в Хельсинки, учился в области медицины, несколько лет работал врачом. Но потом, в 90-е годы я изобрёл кикбайк, потом келкабайк, открыл свою фирму. И это стало моим главным делом.

— Как ты пришёл к форме настоящего кикбайка?

— Существуют сотни конструкций самокатов. Создать скутер (самокат) ещё проще, чем велосипед. Мне было ясно, что тяжелый, не маневренный и трудно управляемый дорожный самокат (pyöräkelkka) не может стать популярным видом спорта и транспорта. Поэтому, традиционные самокаты с маленькими колёсами в течение десятилетий пылились забытые на чердаках. В современной конструкции была реализована та же ведущая идея, что и в зимнем варианте спортивных саней (potkikelkka): толковой ногой должна быть предоставлена полная свобода движения вперёд и назад. Кроме того, опорная доска должна быть отделена от столкновения с неровностями дороги. Стоящим кикбайком является машина с большим передним колесом и маленьким задним: большое переднее колесо легко преодолевает ухабы, булыжники и гравий, делая езду плав-



Ханну Виерикко: для езды в городе при недлинных поездках кикбайк мобильнее велосипеда

ной и безопасной. Маленькое заднее колесо создаёт обтекаемую конструкцию, дающую свободу движению толковой ноги. Именно ему мы отдаём короткое и динамичное имя: **кикбайк**. Летом 1992 года первый прототип кикбайка был продемонстрирован членом клуба. А затем тысячи километров пробегов и побед на соревнованиях подтвердили превосходство созданной конструкции.

— Какова практическая польза от кикбайка?

— На заводах фирмы SONY в цехах стоят маленькие самокаты. Рабочие и особенно мастера, которым надо быстро перемещаться по громадным помещениям, пользуются ими в течение рабочего дня. Для езды в городе при недлинных поездках кикбайк мо-

бильнее велосипеда: на нём проще ездить, ещё меньше проблем с парковкой. И он безопаснее. Особенно эти преимущества очевидны для пожилых людей. Кикбайком может овладеть каждый, даже не умеющий ездить на велосипеде. Учиться практически не надо. Отталкивание является естественной манерой движения. Это умеет каждый с детства. Правильная техника делает езду быстрой, лёгкой и приятной. Можно разогнаться до 25—30 км/час, но установлено, что наиболее эффективной является скорость 15—20 км/час.

— Пригоден ли кикбайк на загородных дорогах?

— Безусловно! Кикбайк отлично передвигается по грунтовым и песчаным дорогам. Мы выпускаем специ-

альную модель для езды по бездорожью (по тропинкам).

— Можно ли возить какой-нибудь багаж?

— Городской вариант кикбайка снабжён передним багажником-корзиной, куда можно положить небольшую сумку и лишнюю одежду.

— Какова польза для здоровья?

— Польза для поддержания физического здоровья большая. В то время как на велосипеде едешь сидя и задействованы лишь мышцы ног, здесь в привычной позе работает всё туловище, ноги, развивается дыхание. Объём физической нагрузки легко регулировать.

— Что ты усовершенствуешь сейчас на кикбайке?

— Сейчас я совершенствую конструкции руля. Непрерывно экспериментирую с новыми материалами для рамы и колёс.

— Участвуешь ли ты в соревнованиях?

— Да, я очень много участвую в разных соревнованиях. Люблю спринтерские гонки. Тут можно почувствовать настоящую скорость кикбайка.. Например, недавно была кроссовая гонка в Лахти на 36 километров. Это очень тяжелая гонка. Много камней и ухабов. Неделю спустя буду участвовать в международном марафоне в Кёльне (Германия). Летом прошли большие соревнования Тур де Франс. Главные участники — велосипедисты, но отдельно соревновались и кикбайкеры. В этом году из Финляндии участвовали 40 человек. А когда-то я был один.

— Есть ли в Хельсинки общество любителей кикбайка?

— Да есть «Кетка полку». (www.potku.fi/kepo). Оно основано ещё в 1988 году. В нём числится около сотни человек, в том числе и много женщин.

— Есть ли у вас деловые связи с Россией?

— Пока нет, хотя международные связи у нас большие: в Европе, особенно в Голландии, Норвегии, Германии, и в Северной Америке.

Будем надеяться, что новый лёгкий и безмоторный транспорт привлечёт многих горожан и потеснит автомобили с наших загуженных улиц.

Владимир Лосев