


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений
Кафедра международного бизнеса и туризма
Специальность 38.05.02 – Таможенное дело

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

И.о. зав. кафедрой

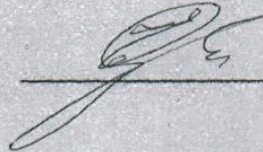

Л.А. Понкратова

«23» 06 2020 г.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: Анализ особенностей транспортировки и хранения товаров, ввозимых на территорию ЕАЭС.

Исполнитель
студент группы 537-ос



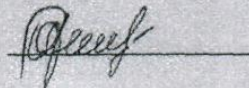
М.С. Ерофеев

Руководитель
Доцент кафедры МБиТ, к.т.н.



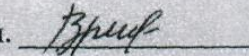
С.В. Феоктистов

Нормоконтроль



О.В. Шпак

Рецензент
Доцент кафедры ЭТиГУ, к.т.н.



В.З. Григорьева

Благовещенск 2020

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования


АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет международных отношений

Кафедра международного бизнеса и туризма

УТВЕРЖДАЮ

И.о. зав. кафедрой

 Л.А. Понкратова

« 11 » 11 2019 г.

ЗАДАНИЕ

К дипломной работе (проекту) студента Ерофеева Максима Сергеевича _____

1. Тема дипломной работы (проекта) Анализ особенностей транспортировки и хранения товаров, ввозимых на территорию ЕАЭС

(утверждено приказом от 24.01.2020 № 144-ус)

2. Срок сдачи студентом законченной работы (проекта) 22.06.2020

3. Исходные данные к дипломной работе (проекту) таможенный кодекс ЕАЭС, отчет о преддипломной практики, международные договора ЕАЭС с другими странами

4. Содержание дипломной работы (проекта) (перечень подлежащих разработке вопросов): международное законодательство в области перемещения и хранения товаров; перемещение и хранение товаров, основанное на законодательстве ЕАЭС и национальном законодательстве РФ; меры технического регулирования при применении таможенной процедуры свободной таможенной зоны; внешнеэкономическая деятельность Амурской области; контроль правильности классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС; исследование судебной практики по классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС;

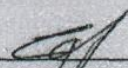
5. Перечень материалов приложения (наличие чертежей, таблиц, графиков, схем, программных продуктов, иллюстративного материала и т.п.) дипломная работа содержит 6 табл., 9 рис., 57 источников

6. Консультанты по дипломной работе (проекту) (с указанием относящихся к ним разделов) _____

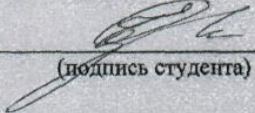
7. Дата выдачи задания 11.11.2019

Руководитель дипломной работы (проекта)

Доцент кафедры МБиТ, к.г.н. _____

 /С.В. Феоктистов/
(Ф.И.О., должность, ученая степень, ученое звание)

Задание принял к исполнению (дата) 11.11.2019


(подпись студента)

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа содержит 87с., 9 рисунков, 6 таблиц, 57 источников.

ЕВРАЗИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СОЮЗ, РАЗРЕШИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА, ТОВАРНАЯ НОМЕНКЛАТУРА, ВНЕШНЕТОРГОВЫЙ ОБОРОТ, ТЕХНИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ЭКСПОРТ, ИМПОРТ, КЛАССИФИКАЦИЯ ТОВАРОВ, ВРЕМЕННЫЙ ВВОЗ

Цель работы: Изучить транспортировку и хранение товаров, ввозимых на территорию ЕАЭС, дать рекомендации по совершенствованию системы таможенной процедуры временного ввоза.

В работе рассмотрено законодательство, регулирующее транспортировку и хранение товаров, ввозимых на территорию ЕАЭС. Проведён анализ внешнеэкономической деятельности Амурской области в 2017-2019 гг. так же дана характеристика работы благовещенской таможни за аналогичный период. Рассмотрена судебная практика относительно классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС, а так же даны рекомендации по совершенствованию системы таможенной процедуры временного ввоза.

Объект работы - особенности транспортировки и хранения товаров, ввозимых на территорию ЕАЭС. Предмет работы – пути совершенствования системы таможенной процедуры временного ввоза на таможне г. Благовещенска.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Законодательство и специальная нормативно-правовая база, регулирующая транспортировку и хранение товаров, ввозимых на территорию ЕАЭС	7
1.1 Перемещение и хранение товаров, основанное на международном законодательстве	7
1.2 Перемещение и хранение товаров, основанное на законодательстве ЕАЭС и национальном законодательстве Российской Федерации	15
1.3 Аспекты технического регулирования в ЕАЭС	22
1.4 Соблюдение мер технического регулирования при применении таможенной процедуры свободной таможенной зоны	26
2 Обзор внешнеэкономической деятельности Амурской области в 2017-2019 гг.	30
2.1 Внешнеторговый оборот Амурской области в 2017-2019 гг.	30
2.2 Структура экспорта Амурской области в 2017-2019 гг.	36
2.3 Структура импорта Амурской области в 2017-2019 гг.	40
3 Анализ судебной практики по оспариванию законности решений таможенных органов классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС	47
3.1 Контроль правильности классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС	47
3.2 Анализ правоприменительной практики	54
3.3 Анализ таможенного контроля товаров, помещаемых под таможенную процедуру временного ввоза Благовещенской таможни	63
3.4 Пути совершенствования применения таможенной процедуры временного ввоза	69
Заключение	77
Библиографический список	81

ВВЕДЕНИЕ

Тема процедуры таможенного оформления товаров, перемещаемых через таможенные границы стран участниц ЕАЭС, имеет определённую актуальность, на фоне глобализации мировой экономики и постоянного роста доли наличия иностранного товара на национальном рынке. При этом оно влечёт за собой потребность принятия мер по ее качественному и при этом гармоничному контролю. Результативное использование механизма таможенного контроля - это залог эффективной реализации существующей таможенной политики ЕАЭС. Участники внешнеэкономической деятельности, обладающие знаниями и имеющие навыки эффективного владения методами таможенного оформления, а так же его технологиями, обеспечивают себе преимущество в виде оперативного прохождения таможенного контроля, а следовательно происходит уменьшение времени доставки товара к местам назначения, а так же расходы собственников товара, что влечёт за собой уменьшение операционных издержек.

Значимость такой самостоятельной таможенной процедуры, как временный ввоз, обусловлена необходимостью развития торговых и иных форм международного партнёрства или сотрудничества, которые в последние годы являются достаточно напряжённым с большим количеством стран.

Важным считается также то, что использование временно ввезённых товаров допустимо с частичным или полным освобождением от уплаты налогов, а так же таможенных пошлин. Это обуславливает необходимость установления границ использования таможенной процедуры, вне которых его применение способно повлечь определённые негативные последствия для экономики России. Используя процедуру временного ввоза можно убрать препятствия и сложности в развитии экономических, культурных, гуманитарных отношений с другими странами. При этом с целью обеспечения безопасности национальной экономики, обеспечения защиты страны

необходимо установление точных правовых рамок применения указанной таможенной процедуры.

Цель работы: Изучить особенности транспортировки и хранения товаров, ввозимых на территорию ЕАЭС, дать рекомендации по совершенствованию системы таможенной процедуры временного ввоза.

Задачи работы:

- изучить международное законодательство в области перемещения и хранения товаров;
- рассмотреть перемещение и хранение товаров, основанное на законодательстве ЕАЭС и национальном законодательстве РФ;
- изучить меры технического регулирования при применении таможенной процедуры свободной таможенной зоны;
- дать обзор внешнеэкономической деятельности Амурской области в 2017-2019 гг.;
- рассмотреть процесс контроля за правильным присвоением кода товару по классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС;
- осуществить исследование судебной практики относительно обращений декларантов в судебные органы с целью отстаивания правильности присвоения кода товару по ТН ВЭД ЕАЭС;
- разработать рекомендации по совершенствованию применения таможенной процедуры временного ввоза.

Объект работы - транспортировка и хранение товаров, ввозимых на территорию ЕАЭС. Предмет работы – пути совершенствования системы таможенной процедуры временного ввоза на таможне г. Благовещенска.

При написании работы применялись такие методы, как:

- общенаучные методы, в том числе анализ, синтез, сопоставление;
- специальные методы, в том числе сравнительный анализ, табличное представление данных, абсолютные и относительные величины.

1 ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО И СПЕЦИАЛЬНАЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА, РЕГУЛИРУЮЩАЯ ТРАНСПОРТИРОВКУ И ХРАНЕНИЕ ТОВАРОВ, ВВОЗИМЫХ НА ТЕРРИТОРИЮ ЕАЭС

1.1 Перемещение и хранение товаров, основанное на международном законодательстве

Евразийский экономический союз (ЕАЭС) - это международная организация региональной экономической интеграции, которая обладает международной правосубъектностью и учреждена Договором о Евразийском экономическом союзе 29 мая 2014 г. ЕАЭС включает в себя следующие страны: Республику Армению, Республику Беларусь, Республику Казахстан, Киргизскую Республику и Российскую Федерацию.

В настоящее время идёт завершение кодификации нормативно-правовой базы ЕАЭС и Единого экономического пространства. В данный процесс входит:

- систематизация нормативно-правовых актов;
- переработка действующих и отмена устаревших норм законодательства;
- ликвидация несогласованностей;
- компенсация недочётов в региональном праве.

В условиях действия Договора о ЕАЭС происходит реализация скоординированной транспортной политики, направленной на постепенное создание единого транспортного пространства. Единое транспортное пространство должно опираться на следующие принципы: конкуренция, открытость, безопасность, надёжность, доступность и экологичность. Постепенно единая транспортная политика распространится на все виды транспорта, будет создано единое транспортное пространство¹.

В течение 2016-2017 гг. был принят ряд стратегически важных документов, относительно транспортной политики.

¹Хрешкова В.В. Правовое регулирование таможенного декларирования товаров в Таможенном союзе ЕврАзЭС //Реформы и право. - 2011. - № 2. – С.22

Были разработаны основные направления транспортной политики, разработаны и утверждены планы мероприятия (дорожные карты) по разработке как направлений, так и этапов реализации транспортной политики.

К основным направлениям сотрудничества в области транспорта относятся:

- автомобильный транспорт;
- воздушный транспорт;
- водный транспорт;
- железнодорожный транспорт;
- инфраструктура.

Быстрее всего интеграция в рамках ЕАЭС осуществляется на автомобильном и железнодорожном транспорте. Однако и другим направлениям так же уделяется соответствующее внимание.

При этом в настоящее время пока еще не достигнута полная либерализация рынка перевозок на разных видах транспорта в связи с тем, что существуют определённые противоречия национальным транспортным политикам.

В качестве значительных преобразований в сфере автомобильного транспорта можно привести пример того, что с 1 января 2015 г. утверждена безразрешительная основа в сфере международных перевозок груза. Это означает, что если перевозчик официально зарегистрирован в любой стране ЕАЭС, то между странами союза может перевозить грузы на безразрешительной основе.

К инициативам и предложениям ЕЭК можно отнести:

- гармонизацию технических условий к способам таможенного контроля, расположенных в пунктах пропуска через таможенную границу ЕАЭС;
- внесение изменений в Решение Комиссии ЕАЭС от 22.06.2011 г. №688 согласно предложениям таможенных органов государств-членов ЕАЭС;
- разработку типовых условий к организации и техническому оснащению мест пропуска через таможенную границу ЕАЭС учитывая их

специализацию как по видам международного сообщения, так и номенклатуре перемещаемого товара².

В дополнение к этому приводится частичное обследование находящихся в эксплуатации технических средств для осуществления таможенного контроля (ИДК), которое даёт возможность говорить, что имеющийся в текущей ситуации неоднородный парк ИДК не предоставляет абсолютной идентичности и сходимости итогов таможенного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу ЕАЭС.

Указанная ситуация имеет возможность оказывать влияние на уменьшение эффективности системы контроля:

- доказательство реального вывоза товара через внешние границы государств-членов ЕАЭС и имеющегося риска невывоза или замены товаров;
- сохранение работы национальных подсистем управления рисками;
- имеющийся риск: отличия в подходе при создании СУР могут послужить причиной различных результатов срабатывания СУР;
- сомнительность контроля, переключение на более сложные формы, усложнение торговли.

Введение в действие указанных нормативных актов преследует следующие цели:

- создание условий для свободного перемещения через границы товаров и услуг;
- отсутствие препятствий для перемещения рабочей силы;
- быстрый рост и развитие многих сфер экономики³.

В настоящий период в качестве основного документа, который регулирует допустимость осуществлять международные перевозки, является Постановление Правительства РФ от 16 октября 2001 г. № 730

²Байнев В. Подходы к согласованию промышленной политики стран Таможенного союза и ЕЭП: неоиндустриализация и вертикальная интеграция // Экономист. - 2014. - № 2. - С. 59

³Зуев В. Н. Наднациональный механизм в теории интеграции // Мировая экономика и международные отношения. - 2011. - № 4. - С. 32

«Положение о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок».

Положение принималось с учётом федеральных законов «О государственном регулировании внешнеторговой деятельности» и «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения», а также международных договоров РФ о международном автомобильном сообщении.

Положение о допуске появилось после утверждения Федерального закона от 08.08.2001 «О лицензировании отдельных видов деятельности». Причиной появления Положения можно назвать отсутствие в указанном Законе допустимости участия государства в процессе регулирования МАП.

В 2005 г. утверждён федеральный закон РФ от 02.07.2005 № 80 «О внесении изменений в указанный ФЗ. Именно в данном нормативном акте закрепляется процедура получения лицензии на право перевозки пассажиров с использованием автомобильного транспорта вместимостью более 8 человек.

При этом не требуется обязательное получение лицензии в случаях, когда собственник транспорта (юридическое лицо или индивидуальный предприниматель) использует такой транспорт для обеспечения собственной деятельности⁴.

В сфере деятельности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта лежит процедура допуска к осуществлению МАП.

В качестве условий допуска выступают:

- наличие действующей лицензии на осуществление перевозок пассажиров;
- транспортное средство должно отвечать требованиям, зафиксированным в международных технических стандартах;

⁴ Кудряшов Н., Нечай А. Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке // Журнал международного права и международных отношений. 2012. - № 3. - С. 92.

- соответствие лиц квалификационным требованиям по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении;
- устойчивое финансовое положение;
- обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Решение о допуске выносится в течение 30 дней после подачи соответствующего заявления. При этом происходит оформление удостоверения допуска и карточки допуска на все транспортные средства.

Если перевозчик получает удостоверение в первый раз, то срок его действия составляет 1 год.

В случае, когда у перевозчика опыт осуществления МАП составляет более 1 года, то удостоверение выдаётся на 5 лет.

Удостоверение считается основанием для получения разрешения от иностранного государства на проезд по его территории и для допуска к процедуре МАП в соответствии с Конвенцией МДП (1975).

Одним из оснований для принятия решений об ограничении действия удостоверения информация иностранного государства о нарушении порядка выполнения МАП на его территории⁵.

В странах ЕС для получения лицензии на МАП необходимо соответствовать, по крайней мере, трем критериям: гражданское доверие (отсутствие уголовных и административных правонарушений за определенные периоды), финансовая устойчивость (отсутствие непоплаченных долгов, банковские гарантии или страхование ответственности) и квалификационная подготовка по организации МАП (дополнительное обучение).

Основным документом для определения весогабаритных параметров для транспортных средств является «Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств», № 720.

⁵Зиядуллаев Н. Евразийский экономический союз: проблемы и перспективы //Экономист. - 2014. - № 10. - С. 77

Габаритные ограничения, действующие в отношении транспортных средств, в зависимости от их категории. Наибольшая длина не превышает:

- для одиночного транспортного средства категории N (используемого с целью перевозки груза) и O (прицепы) -12 м;
- для одиночного двухосного транспортного средства категории Мз - 13, 5 м;
- для одиночного транспортного средства категории Мз с числом осей более двух -15м;
- для автопоезда в составе автомобиля - тягача категории N и полуприцепа - 16, 5 м;
- для автопоезда в составе автомобиля - тягача категории M или N и прицепа категории O, а также сочлененного транспортного средства категории Мз - 18, 75 м.

Уточнено, что при определении длины не должны учитываться устройства, дополнительно установленные на транспортном средстве (всего 17 вариантов), например, таможенная пломбировка и элементы ее защиты.

Наибольшая ширина транспортных средств категории № 3, Мз, O не должна превышать 2, 55 м. Для изотермических кузовов транспортных средств допускается максимальная ширина 2, 6 м.

При определении ширины не должны учитываться устройства, дополнительно установленные на транспортном средстве (всего 10 вариантов), например, устройства крепления тента и элементы их защиты, наружные зеркала и другие устройства непрямой обзорности.

Однозначно определено такое габаритное ограничение, как высота. Для транспортных средств категории Мз, N3, и O она не должна превышать 4 м, а при измерении не должны учитываться антенны, смонтированные на транспортном средстве.

Также в регламенте даются определённые ограничения относительно габаритов, которые не связаны с такими характеристиками, как длина,

ширинаи высота, а кроме того условия относительно маневренности транспортного средства.

В настоящее время подвижной состав от российского производителя используется очень мало при МАП. Поэтому естественно выглядит ситуация, когда габаритные ограничения, приведенные в Регламенте (2010 г.), очень близки к ограничениям, введенным Директивами ЕС (85/3 с изменениями).

Аналогичная картина соответствия Регламента и Директив ЕС наблюдается и по требованиям относительно весовых параметров транспортного средства. В российском Регламенте (2010 г.) имеются такие определения пневматической (или эквивалентной ей) подвески, ведущей оси, разрешенной сумме осевых масс, расстоянию между осями⁶.

Лимиты на разрешенную полную массу транспортных средств определяются категориями транспортных средств и общим числом осей: от 18 т для одиночного двусосного транспортного средства категории Мз, N3 до 40 т для автопоезда в составе тягача и прицепа с общим числом осей 5 или 6.

Ограничение на разрешенную максимальную осевую массу (или сумму осевых масс) транспортного средства определяется типом, количеством и расположением осей: от 10 т для одиночной ведомой оси до 24 т для трехосной тележки прицепов или полуприцепов при расстояниях между осями не менее 1,4 м.

10 сентября 2010 г. дата утверждения Постановления Правительства РФ № 706 «О внесении изменений в Технический регламент о безопасности колесных транспортных средств». Предложения АСМАП, в том числе о максимальной длине автопоезда в составе тягача и прицепа (полуприцепа) - 20 м, об отмене ограничения по радиусам поворота автопоездов, были учтены.

В соответствии с пунктом 11 «Порядка временного ограничения движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения», утвержденного Приказом Минтранса РФ

⁶Терешенкова А.Ю. Формирование организационно-экономического механизма управления качеством таможенных услуг. // Вестник ИНЖЭКОНа. - 2011. Вып. 5 (48). – С. 359

от 10.04.07 № 41: «Движение транспортных средств, осуществляющих МАГ1 грузов, перевозка пассажиров автобусами, в том числе международная, осуществляются без получения пропусков в период действия временного ограничения движения».

К настоящему времени ЕЭК ООН подписано более 100 постановлений в сфере стандартизации транспортных средств. Самые жёсткие ограничения действуют в вопросах, посвящённых охране окружающей среды. К которым принадлежат правила № 49 и № 51.

Правило № 49 (R49) ЕЭК ООН регламентирует нормы содержания вредных веществ в отработавших газах. Последняя редакция этих норм известна как «Евро 5». Достаточно сказать, что по такому показателю, как содержание окислов азота NOx в отработавших газах, норма (max.values) снижена за последние 30 лет с 18 до 2 г/кВт • ч.

Правилом № 51 (R51) ЕЭК ООН устанавливается такой параметр, как норма звукового давления или норма шума. Для получения сертификата осуществляется проверка уровня шума подвижного состава. При этом проверка осуществляется в разных режимах работы подвижного состава: ускорение или торможение, стабильная работа.

Присутствие определённых знаков или символов на бампере либо на транспортных средствах обозначает, что автомобиль отвечает определённым условиям безопасности, а так же экологическим законам. Кроме знаков, наносимых на кабину, на транспортные средства обязательно получают соответствующие сертификаты.

Действующая Венская конвенция о дорожном движении КДД (1968 г.) регламентирует только безопасность транспортных средств. Россия, Венгрия, Нидерланды, Румыния, Финляндия и Эстония являются договаривающимися сторонами соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров. Среди экологических требований, охватываемых

осмотром: уровень выбросов отработавших газов, наличие течи из топливного бака, гидравлической тормозной системы и т. д.⁷

В РФ наблюдается уменьшения административного надзора со стороны государства. Примером является принятие ФЗ РФ от 26 декабря 2008 г. № 294 «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля». С его принятием осуществляется организация уведомительного вида начала транспортной работы при осуществлении перевозок на территории РФ.

1.2 Перемещение и хранение товаров, основанное на законодательстве ЕАЭС и национальном законодательстве Российской Федерации

Введение разрешительной системы (РС) необходимо чтобы регулировать количество въезжающих транспортных средств в страну и направлено на охрану интересов перевозчиков этой страны. Следовательно разрешительную систему можно трактовать один из основных инструментов экономической политики страны, оказывающий прямое влияние на формирование МАП.

Источниками правового регулирования РС МАП являются следующие документы:

В области российского законодательства в первую очередь таким нормативным актом является ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (02 июля 1998 г. № 127-ФЗ). В указанном документе содержатся определения разных типов разрешений.

Министерство транспорта РФ занимается регулированием всех вопросов, связанных с работой РС. Благодаря существованию уполномоченных

⁷ Тимошин В. А. Понятие государственного регулирования внешнеторговой деятельности //Административное право и процесс. - 2011. - № 3. - С. 49

на осуществление организационно-технических работ структур Министерство занимается распределением разрешений⁸.

Постановление Правительства РФ от 16.02.2008 № 89 закрепило «Правила выдачи российских разрешений иностранным перевозчикам, а также иностранных и многосторонних разрешений российским перевозчикам». П. 7 гласит, что разрешение должно выдаваться на недискриминационной основе.

Постановлением Правительства РФ от 16 февраля 2008 г. № 89 был утверждён Приказ Минтранса РФ от 17 декабря 2009 г. № 240 «Об утверждении условий распределения иностранных и многосторонних разрешений российским перевозчикам».

В случае возникновения сложностей в процессе получения разрешения от другой страны нужно пристально ознакомиться с допустимыми вариантами разрешения применительно для этой страны.

Следующим уровнем регулирования можно назвать двусторонние межправительственные соглашения о международном транспортном сообщении. Такими соглашениями определяются процедуры обмена разрешениями, непосредственно типы разрешений, наличие права перевозок без получения разрешения. Протоколами к таким соглашениям определяются объёмы не облагаемого пошлиной количества топлива в бензобаках, ограничения по весу и т.д.

Отдельно стоит упомянуть о многосторонних международных соглашениях (разрешение ЕКМТ-МТФ). Это можно назвать единственной в Европе системой разрешений, которая даёт возможность многостороннему доступу на территорию европейского рынка МАП грузам.

К положительным факторам применения разрешений ЕКМТ в рамках российского рынка МАП можно отнести следующее: рост объёмов перевозок российскими перевозчиками с использованием разрешений ЕКМТ в 2009 г. по сравнению с 2008 г.: с 570 тыс.т. до 952, 5 тыс.т. и компенсация дефицита

⁸ Толстая С.Б. Новации таможенного декларирования товаров по таможенному законодательству Таможенного союза // Право и экономика. - 2012. - № 2. – С.13

единовременных разрешений благодаря разрешениям ЕКМТ по некоторым странам. В качестве негативного фактора можно отметить большую долю перевозок с использованием разрешений ЕКМТ в общем количестве всех перевозок третьими странами на российском рынке МАП: почти половина от всего объёма⁹

Периодом, в течение которого действует разрешение ЕКМТ, является один год. При этом существуют разрешения ЕКМТ, которые выдаются на один месяц. Единичное разрешение ЕКМТ может быть недействительно в определённых странах (к примеру в Греции, Австрии и др.). Осуществляющие контроль органы государств, через территорию которых или в которые происходят перевозки, пристально наблюдают за наличием и точностью заполнения сертификата соответствия в отношении подвижного состава.

Предназначение систем таможенного транзита, к которым можно отнести конвенцию МДП, состоит в облегчении процесса грузоперевозки с наличием таможенных печатей и пломб и одновременно с этим обеспечением требуемой таможенной безопасности.

Книжка МДП - является разрешительным документом для реализации транзитных операций.

Конвенция МДП включает в себя пять основных принципов построения всей системы. К одному из этих принципов можно отнести обеспечение безопасности транспортных средств, а так же контейнеров.

Одним из этих принципов обязывает обеспечивать перевозку грузов только транспортными средствами, отвечающим условиям безопасности.

При этом у сторонних лиц не должно быть доступа к содержимому запломбированной части без оставления видимых следов вскрытия грузового отделения или дефектов таможенной печати и пломбы¹⁰.

⁹Терешенкова А.Ю. Организационно-экономические аспекты программ развития региональных таможенных инфраструктур // Вестник ИНЖЭКОНа. – 2010. Вып. 2 (37). – С. 317.

¹⁰ Лебедев О.Т., Терешенкова А.Ю. Таможенное дело: перспективность применения принципа декомпозиции больших систем // Вестник ИНЖЭКОНа. - 2011. Вып. 1 (44). – С. 250.

Национальное ведомство выдает свидетельство о допуске дорожного транспортного средства или контейнера. В Российской Федерации обследование транспортных средств должно осуществляться на таможне в месте регистрации транспортной компании.

Процесс допуска к процедуре МДП обязан находиться под контролем национальных органов. Постановлением Правительства РФ от 18 декабря 1997 г. № 1567 «Об обеспечении исполнения таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП» в ведении Федеральной таможенной службы (ФТС) находится утверждение решений относительно временного или окончательного лишения лиц права применять процедуру МДП. АСМАП имеет право вводить дополнительные требования при допуске к процедуре МДП.

С 01 января 2008 г. вступил в силу «Порядок взаимоотношений АСМАП с российскими международными автоперевозчиками, осуществляющими перевозки в рамках Конвенции МДП, 1975 г.».

В указанном документе содержатся:

- условия для перевозчиков, которые хотят получить разрешение на доступ к процедуре МДП;
- требования к перевозчику, в отношении которого принято решение о допуске к процедуре МДП, с целью получения книжек МДП;
- принципы деятельности с книжками МДП;
- ответственность за нарушения.

В сравнении с предшествующей редакцией «Порядка взаимоотношений...» (от 13 марта 2001 г.) указанный нормативный акт выдвигает значительно более жесткие условия для перевозчиков.

В основах взаимодействия стран - участниц СНГ в транспортной области СНГ находится развитие общего транспортного пространства СНГ (ОТП СНГ). По Соглашению о принципах создания общего транспортного пространства и сотрудничества в сфере транспортной политики от 9 октября 1997 года

одним из основных вопросов транспортной интеграции считается создание механизма ОТП СНГ.

В его рамках необходимо осуществлять:

- сотрудничество национальных транспортных комплексов;
- устранение различных препятствий и ограничений для обеспечения условий для беспрепятственного международного, включая транзитные, перевоза пассажиров и грузов по территориям стран - участников СНГ, кроме того уменьшение размера тарифных составляющих в итоговой стоимости товаров¹¹.

Общее транспортное пространство СНГ - это комплекс связанных транспортных коммуникации на территориях стран, обустроенных для перемещения транспортных средств, перевозки грузов, пассажиров, информационных и тарифных систем, структур и элементов управления разными типами транспорта, деятельность которых осуществляется на основе имеющихся международных актов с учётом положений законодательства стран СНГ.

Потребность в формировании ОТП СНГ должна помочь в реализации следующих задач:

- создание эффективной международной транспортной инфраструктуры,
- обеспечение условий для реализации транзитной функции конкурентного преимущества стран - участников СНГ;
- обеспечение защиты перевозок и страхование в международном сообщении;
- улучшением структуры организации транспортного комплекса с целью улучшения качества сервиса пользователей транспортных услуг;
- обеспечения сохранения груза.

¹¹Трунина Е.В. Таможенные органы как субъекты обеспечения безопасности государства: задачи, приоритетные направления // Современное право. 2010.г - № 4. - С. 79.

Благодаря инструментам согласованной тарифной политики ОТП СНГ имеется возможность для регулирования процесса разработки условий для перевозки грузов с использованием железнодорожного транспорта.

Страны СНГ обладают существенными возможностями в региональной транспортной системе. Что обеспечивается наличием имеющегося транспортного потенциала. Уже есть в наличии институциональная основа многостороннего партнёрства в области транспорта, которая даёт возможность реализовать межгосударственное регулирование взаимодействия национальных транспортных систем.

В качестве одного из эффективных инструментов формирования ОТП СНГ можно назвать Приоритетные направления сотрудничества стран СНГ в области транспорта до 2020 года. Их целью является:

- создание сети МТК на территории СНГ;
- увеличение эффективности осуществляемой тарифной политики;
- принятие концепции стратегического развития железнодорожного транспорта стран - участниц СНГ;
- предотвращение отрицательного воздействия фискально-административных мер при выполнении международных автомобильных грузовых перевозок;
- совместная работа в сфере организации воздушного движения стран - участниц СНГ, формирование условий для успешного развития авиационных перевозок;
- увеличение степени взаимодействия среди разных видов транспорта при выполнении международных перевозок;
- улучшение нормативно-правового обеспечения партнёрства в сфере транспорта;
- создание согласованной политики в сфере безопасности на транспорте и защиты окружающей среды.

Достижение максимальной эффективности транспортной деятельности может быть достигнуто путём:

- использования «транспортного полигона» СНГ для решения транспортных проблем других региональных объединений евразийского формата;

- рассмотрения вопросов транспортной интеграции на площадке одного интеграционного объединения с привлечением специалистов другого и выработке оптимального для обоих объединений решения;

- передачи вопроса с площадки одного интеграционного объединения на площадку другого при условии, что решение о передаче такого вопроса принимают государства, являющиеся участниками обоих интеграционных объединений.

Таможенный транзит применяется для перевозки иностранных товаров из места их прибытия в ЕАЭС, до таможенного органа, в котором товар будет декларироваться и выпускаться.

При таможенном транзите таможенные платежи не уплачиваются, меры нетарифного и технического регулирования не применяются.

Обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов не предоставляется, если транзит осуществляется:

- таможенным перевозчиком;
- с применением Carnet TIR;
- уполномоченным экономическим оператором;
- с таможенным сопровождением.

Временное хранение:

- используется для обеспечения сохранности, прибывших в ЕАЭС иностранных товаров, до окончания таможенного декларирования и их выпуска таможенным органом;

- осуществляется в специально оборудованных местах - на складах временного хранения; не требует уплаты таможенных платежей, соблюдения мер нетарифного и технического регулирования; допускается на срок до 2 месяцев, с возможным продлением еще на 2 месяца.

1.3 Аспекты технического регулирования в ЕАЭС

В настоящее время в экономике остро возникают вопросы обеспечения качества товара, предлагаемого на рынке потребителю.

Главная задача государства в данной сфере - формирование условий, которые будут препятствовать проникновению на рынок товара самого различного назначения, при этом качество которого не соответствует критериям безопасности. Более того, стандартизация продукции, в ряде случаев носила чисто формальный характер.

Первым шагом в РФ можно назвать утверждение ФЗ от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании». В данном нормативном акте были разделены понятия стандарт и технический регламент. Так же данным законом закреплён тот факт, что утверждение того или иного стандарта имеет добровольный характер, однако выполнение условий технических регламентов - это обязательное требование работы субъектов предпринимательской деятельности¹².

Одним из главных компонентов интеграции государств-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) является техническое регулирование. Оно даёт возможность устранения большого количества технических барьеров, которые существуют в торговле. Так же техническое регулирование является приоритетным направлением для роста конкурентоспособности продукции отечественного производителя, обновления промышленности, обеспечение как безопасности самой продукции, так и процесса производства продукции, а так же охрана интересов государств-членов ЕАЭС.

С 1 июля 2010 года на территории Таможенного союза (в настоящее время – ЕАЭС) применяются национальный и единый режимы технического регулирования. Национальный режим регулирования применяется по отношению к тем товарам, для которых еще нет утверждённых

¹²Барамзин С. В. Управление качеством таможенной деятельности: монография- М.: Изд-во Российской таможенной академии, - 2009. - 324 с.

технических регламентов ЕАЭС. Технологические требования к такой продукции установлены ГОСТами и Техническими регламентами Российской Федерации, применение которых обязано защитить как жизнь, так и здоровье людей, не позволить причинения ущерба окружающей среде, а так же сформировать необходимые требования к повышению энергетической результативности производства.

Единый режим регулирования применяется для тех товаров, для которых утверждены технические регламенты ЕАЭС (приложение № 9 к Договору о ЕАЭС), под которыми понимается документ, устанавливающий необходимые для использования и исполнения на территории ЕАЭС условия к объектам технического регулирования. Всего принято 46 технических регламентов ЕАЭС на различные виды продукции, такие как пищевая продукция, товары легкой промышленности, парфюмерно-косметическая продукция, игрушки, машины и оборудование, автотранспортные средства и многое другое.¹³

На 1 декабря 2018 г. вступили в силу 40 технических регламентов ЕАЭС. В настоящее время в российской области, регламентирующей техническое регулирование одновременно функционирует три разные системы: ГОСТ Р, технические регламенты РФ и технические регламенты ЕАЭС.

Со дня вступления в силу Технического регламента ЕАЭС не допускается использование соответствующих национальных обязательных требований к продукции, которые были установлены законодательствами государств - членов ЕАЭС. Продукция, по которой утверждён технический регламент ЕАЭС, выпускается в обращение на всей таможенной территории ЕАЭС при условии, что пройдены процедуры оценки соответствия, установленные техническим регламентом. Деятельность по оценке соответствия осуществляется аккредитованными органами.¹⁴

Органом по оценке соответствия называют организацию, которая имеет аккредитацию Федеральной службой по аккредитации (Росаккредитацией).

¹³ Давидов Д. А. Финансовый центр Евразии: Монография. - М.: МАКС Пресс, 2013. - 128 с.

¹⁴ Терешенкова А.Ю. Организационно-экономические аспекты программ развития региональных таможенных инфраструктур // Вестник ИНЖЭКОНа. – 2010. Вып. 2 (37). – С. 315-318.

которая обладает правом осуществлять проверки соответствия товара, а так же выдавать документ, подтверждающий соответствие выпускаемой в обращение продукции требованиям технических регламентов.

Орган по оценке соответствия обязательно должен быть прописан в Едином реестре органов по сертификации и испытательных лабораторий, ведение которого осуществляет Евразийская экономическая комиссия, а на национальном уровне в Российской Федерации – Росаккредитация. Реестры опубликованы на официальных сайтах Евразийской экономической комиссии и Росаккредитации.

Сфера технического регулирования использует два основных вида документов: сертификаты соответствия и декларации соответствия. Декларация о соответствии – это документ, в котором заявителем удостоверяется соответствие продукции требованиям технических регламентов и который регистрируется органом по сертификации; сертификат соответствия – это документ, в котором органом по сертификации удостоверяется соответствие выпущенного в обращение продукта условиям технических регламентов ЕАЭС¹⁵

Отличие этих двух форм заключается в уровне ответственности как заявителя, так и органа, занимающегося сертификацией. В случае сертификации продукта именно в сфере ответственности сертификационного органа лежит ответственность за оформление документа, подтверждающего качество и прочие характеристики. В других случаях органом сертификации только регистрируется документ, при этом полную ответственность за достоверность сведений, указанных в декларации, несёт заявитель.

При этом, если обратиться к анализу существующей правоприменительной практики, то можно отметить следующее. В Российскую Федерацию ежегодно ввозится огромное количество продукции с наличием

¹⁵Вардомский Л.Б. Транзитная политика России в контексте регионализации постсоветского пространства // Европейский вектор экономического развития, 2012. - № 2 (13). - С. 485.

полного пакета необходимых документов. При этом сведения, указанные в сопроводительных документах, не всегда являются достоверными.

Одним из наиболее частых примеров нарушений можно назвать недостоверность указанной информации в сертификате соответствия и декларации о соответствии данных о протоколах тестирования продукта.

Согласно действующему законодательству ЕАЭС все товары необходимо декларировать при перемещении через таможенную границу ЕАЭС.

При помещении продукции под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, ввозимой для проб и образцов для проведения исследований, не требуется представлять таможенным органам документы сертификат соответствия и декларацию. При этом таможенному органу необходимо предоставить копию договора с аккредитованным органом по сертификации, в котором будет содержаться информация относительно количества товара, которое необходимо для осуществления исследования или испытания.

Федеральной таможенной службой и Росаккредитацией осуществляется работа, направленная на автоматизацию процессов сверки сведений, касающихся определения фактов ввоза участниками внешнеэкономической деятельности образцов продукта с целью получения соответствующего сертификата или декларации. В настоящее время уже имеются факты прекращения Росаккредитацией действия аттестатов аккредитации органов по сертификации, допустивших нарушения при оценке соответствия.

В соответствии с Протоколом о техническом регулировании в рамках ЕАЭС сформировано определение единого знака обращения продукции на рынке ЕАЭС. Этим знаком обязательно необходимо маркировать продукцию, которая соответствует указаниям вступивших в законную силу технических регламентов ЕАЭС и прошедшая установленные техническими регламентами ЕАЭС процедуры оценки соответствия.¹⁶

¹⁶ Там же

Каждая единица продукции должна быть промаркирована единым знаком обращения. Это относится и к упаковке и к сопроводительной документации.

Маркировка должна быть чёткой и ясной, не допускается разночтение в специальных знаках.

Если на продукцию наносятся иные знаки добровольной сертификации, то их размер, форма и размещение на товаре дополнительных знаков не должно перекрывать единый знак обращения.

Нанесение единого знака обращения осуществляется перед выпуском продукции в обращение на рынок ЕАЭС. Договором о ЕАЭС определено, что в качестве выпуска продукции в обращение подразумеваются поставки или ввоз продукции целью которых является распространение на территории ЕАЭС товара в процессе осуществляемой коммерческой деятельности за определённую плату либо на безвозмездной основе. Таким образом, в соответствии с правом ЕАЭС маркировка единым знаком обращения осуществляется до ввоза товара на таможенную территорию ЕАЭС.

Правом ЕАЭС также установлено, что маркировка продукции (наименование продукции и страны-изготовителя, наименование и адрес изготовителя и др.) наносится на русском языке. Если имеются соответствующие требования в нормативных актах государств - членов ЕАЭС, то и на государственном языке государства - члена ЕАЭС, где осуществляется реализация продукции. Что касается импортируемой продукции, то допустимо указывать наименование страны - изготовителя, полное наименование производителя, а так же его юридический адрес можно указать при помощи латинского алфавита.

1.4 Соблюдение мер технического регулирования при применении таможенной процедуры свободной таможенной зоны

Отдельно стоит сказать о специфике соблюдения мер технического регулирования при применении таможенной процедуры свободной таможенной зоны. Данный аспект раскроем на примере специфики соблюдения

мер технического регулирования при применении таможенной процедуры свободной таможенной зоны резидентами свободного порта Владивосток.

Согласно статье 23 ФЗ от 13 июля 2015 г. № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток» на территории свободного порта Владивосток используется процедура свободной таможенной зоны, установленная Соглашением по вопросам свободных экономических зон на таможенной территории ЕАЭС таможенной процедуры свободной таможенной зоны от 18 июня 2010 г. (далее – Соглашение о свободных экономических зонах).

Пунктом 3 статьи 9 Соглашения о свободных экономических зонах определено, что товары, ввезенные на территорию СЭЗ, на которой применяется таможенная процедура свободной таможенной зоны, и помещенные под таможенную процедуру свободной таможенной зоны, рассматриваются как находящиеся вне таможенной территории таможенного союза для целей применения таможенных пошлин, налогов, а также мер нетарифного регулирования. Однако данный пункт вовсе не предусматривает освобождение иностранных товаров от применения мер технического регулирования при их помещении под таможенную процедуру свободной таможенной зоны в виду следующего.

Применение мер технического регулирования в отношении таких товаров, подтверждается в порядке и случаях, определенных Таможенным кодексом Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС), Договором о ЕАЭС и решениями Евразийской экономической комиссии в области технического регулирования.

В соответствии со статьей 99 Договора о ЕАЭС международные договоры государств-членов, заключенные в рамках формирования договорно-правовой базы ЕАЭС, работающие в момент вступления в силу Договора о ЕАЭС, включаются в право ЕАЭС как международные договоры в рамках ЕАЭС и используются в составляющей, которая не имеет противоречий с Договором о ЕАЭС.

Договором о ЕАЭС установлено, что правила ввоза продукции, подлежащей оценке соответствия на таможенной территории ЕАЭС, утверждается Евразийской экономической комиссией. Таможенная процедура свободной таможенной зоны применяется в отношении иностранных товаров и товаров ЕАЭС, в соответствии с которой такие товары размещаются и используются в пределах территории свободной экономической зоны или ее части без уплаты таможенных пошлин, налогов, специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру и их использования в соответствии с такой таможенной процедурой (статья 201 ТК ЕАЭС).

Условием помещения иностранных товаров под таможенную процедуру свободной таможенной зоны является соблюдение запретов по статье 7 ТК ЕАЭС.

Порядок ввоза на таможенную территорию ЕАЭС продукции, в отношении которой устанавливаются обязательные требования в рамках ЕАЭС, регламентирован положением, утвержденным решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 25.12.2012 № 294 (далее – Порядок № 294). В отношении товаров, помещаемых под таможенную процедуру свободной таможенной зоны, Порядком № 294 предусмотрены исключения, в частности не требуется подтверждение соответствия при помещении под таможенную процедуру свободной таможенной зоны товаров, ввозимых:¹⁷

- в качестве запасных частей для обслуживания и ремонта ранее ввезенных готовых изделий, помещенных под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления или свободной таможенной зоны, в отношении которых подтверждено соответствие обязательным требованиям;

- в качестве проб и образцов для проведения исследований, и испытаний;

¹⁷Рыжова, Н. Последствия реформ внешнеэкономической деятельности для приграничных регионов России: политэкономический анализ // Вопросы экономики. – 2011. – № 12. – С. 118.

- в качестве комплектующих товаров либо сырья к продукции, производимой на территории государства-члена, на которой осуществляется их помещение под таможенную процедуру свободной таможенной зоны.

Более того, Порядком № 294 предусмотрены и иные исключения, применимые к любым таможенным процедурам, при которых требуется подтверждение соответствия, и в том числе, к таможенной процедуре свободной таможенной зоны. В частности, не обязательно предоставлять документы о соответствии применительно к товарам, бывшим в употреблении; товаров, ввозимых в единичных экземплярах, предусмотренных одним внешнеторговым договором исключительно для собственного использования декларантом.

В других ситуациях в отношении товаров, помещаемых под таможенную процедуру свободной таможенной зоны и попадающих под меры технического регулирования, таможенным органам подлежат представлению документы о соответствии.

Последствия нарушения законодательства в сфере технического регулирования влекут за собой не только ответственность участника внешнеэкономической деятельности, но и возможное нанесение вреда жизни и здоровью граждан, а также окружающей среде¹⁸.

¹⁸Назаренко В.М., Назаренко К.С. Таможенное обслуживание внешнеэкономической деятельности. М.: Экзамен, 2011. - 315 с.

2 ОБЗОР ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ

2.1 Внешнеторговый оборот Амурской области в 2017-2019 гг.

Сначала рассмотрим внешнеэкономическую деятельность Амурской области в 2017-2019 гг. Информация об основных показателях ВЭД представлена в таблице 1.

Таблица 1 - Информация об основных показателях ВЭД Амурской области в 2017-2019 гг.¹⁹²⁰²¹

Показатели	2017 г.	2018 г.	2019 г.	Темп роста, %	
				2018 г./ 2017 г.	2019 г./ 2018 г.
Количество участников ВЭД (не учитывая данные по взаимной торговле со странами – членами ЕАЭС), участников	452,0	499,0	510,0	110,4	102,2
Внешнеторговый оборот, млн.долл.США	516,4	681,6	755,4	132,1	110,7
Экспорт, млн.долл.США	308,5	369,3	480,3	119,5	130,2
Импорт, млн.долл.США	207,9	312,6	274,9	150,3	88,0
Количество стран-контрагентов, стран	66,0	72,0	81,0	109,1	112,5

Внешнеэкономической деятельностью в 2017 г. в Амурской области было занято 452 участника ВЭД (не учитывая данные взаимной торговли со странами – членами ЕАЭС). Доля количества участников ВЭД, которые зарегистрированы на территории Амурской области, составила 8,6 % от общего количества участников, зарегистрированных на территории Дальневосточного федерального округа.

Согласно данным, объём внешнеторгового оборота составлял 516,4млн.долл.США. Амурская область осуществляла внешнеэкономическую

¹⁹Обзор внешнеэкономической деятельности Амурской области за 2017 год. <http://dvtu.customs.ru/>

²⁰ Обзор внешнеэкономической деятельности Амурской области за 2018 год. <http://dvtu.customs.ru/>

²¹Обзор внешнеэкономической деятельности Амурской области за 2019 год. <http://dvtu.customs.ru/>

деятельность с 66 странами – контрагентами.

Что касается 2018 г., то внешнеэкономическую деятельность в указанный период осуществляли 499 участников ВЭД. Необходимо отметить, что прирост участников в сравнении с 2017 г. составил 10,4 % . При этом доля участников ВЭД, которые зарегистрированы на территории Амурской области, составила 9,3 % от общего количества участников, которые зарегистрированы на территории Дальневосточного федерального округа.

Внешнеторговый оборот составил 681,6млн.долл.США, прирост по сравнению с 2017 г. составил 165,4 млн.долл.США (или 32 %). На прирост внешнеторгового оборота оказали влияние прирост экспорта (на 60,8 млн.долл.США или на 19,5 %) и прирост импорта (на 104,7 млн.долл.США или в 1,5 раза).

Так же в 2018 г. по сравнению с 2017 г. произошло увеличение количества стран-контрагентов во внешнеэкономической деятельности Амурской области на 9 % (общее количество стран – контрагентов достигло 72).

Анализ внешнеэкономической деятельности Амурской области в 2019 г. показал следующее. Количество участников ВЭД достигло 510 (тем самым увеличившись на 2,2 %).

Сумма внешнеторгового оборота достигла 755,3 млн.долл.США. Прирост а размере 73,7 млн.долл.США обеспечен приростом экспорта на 30,2 % (прирост экспорта составил 111,5 млн.долл.США). При этом отрицательное влияние на прирост внешнеторгового оборота оказало уменьшение объёма импорта – на 12,1 % (уменьшение импорта составило 37,8 млн.долл.США)

Что касается количества стран-контрагентов, с которыми велась внешнеэкономическая деятельность участниками ВЭД Амурской области, то оно увеличилось с 72 до 81 (прирост на 12,5 %).

Далее рассмотрим распределение внешнеторгового оборота Амурской области по группам стран (таблица 2).

Таблица 2 – Внешнеторговый оборот Амурской области в 2017-2019 гг. по странам²²²³²⁴

В млн.долл.США

Группы стран	2017 г.	2018 г.	2019 г.	Темп роста, %	
				2018 г./ 2017 г.	2019 г./ 2018 г.
АТЭС	473,0	583,8	529,6	123,4	90,7
ОЭСР	24,4	75,4	170,8	309,0	226,5
ЕС	8,1	28,1	132,4	346,9	471,2
СНГ	6,0	9,2	39,5	153,3	429,3
ЕАЭС	5,9	8,2	36,5	139,0	445,1
ОПЕК	0,9	1,0	1,0	111,1	100,0
Прочие	28,5	26,8	30,8	94,0	114,9

Анализ представленной таблицы позволяет сделать следующие выводы.

Наибольший объем внешнеторгового оборота Амурской области в 2017-2019 гг. приходился на страны АТЭС. Однако в абсолютном выражении можно отметить нестабильную динамику. По итогам 2017 г. на страны АТЭС приходилось 473,0 млн.долл.США, что составило 91,6 % от общей стоимости внешнеторгового оборота области. По итогам 2018 г. внешнеторговый оборот со странами АТЭС достиг 583 млн.долл.США (прирост составил 23,4 %), при этом доля указанных стран во внешнеторговом обороте области составила 85,6 %. В 2019 г. внешнеторговый оборот Амурской области со странами АТЭС уменьшился до 529,6 млн.долл.США (уменьшение составило 9,7 %). Так же уменьшилась и доля указанных стран во внешнеторговом обороте области, составив 70,1 % от стоимости всего внешнеторгового оборота за 2019 г.

Если рассматривать объем внешнеторгового оборота Амурской области, приходящийся на страны ОЭСР, то необходимо отметить следующее. По итогам 2017 г. внешнеторговый оборот со странами ОЭСР составил 24,4 млн.долл.США. Это 4,7 % от всего внешнеторгового оборота области за 2017 г. в 2018 г. происходило существенное наращивание деятельности в данном

²²Обзор внешнеэкономической деятельности Амурской области за 2017 год. <http://dvtu.customs.ru/>

²³ Обзор внешнеэкономической деятельности Амурской области за 2018 год. <http://dvtu.customs.ru/>

²⁴Обзор внешнеэкономической деятельности Амурской области за 2019 год. <http://dvtu.customs.ru/>

направлении. В результате объём внешнеторгового оборота достиг 75,4 млн.долл.США (увеличение более чем в 3 раза). В структуре внешнеторгового оборота области это составило 11,1 %. По итогам 2019 г. внешнеторговый оборот области со странами ОЭСР увеличился в 2,3 раза и достиг 170,8 млн.долл.США, что составило 22,6 % от всего внешнеторгового оборота амурской области за 2019 г.

Необходимо отметить, что за прошедшие три года так же огромными темпами шло наращивание объёмов внешнеторгового оборота со странами ЕС. Так, по итогам 2017 г. он составил 8,1 млн.долл.США (1,6 % в структуре внешнеторгового оборота области). В 2018 г. прирост внешнеторгового оборота по данному направлению увеличился в 3,5 раза и составил 28,1 млн.долл.США, это 4,1 % внешнеторгового оборота. По итогам 2019 г. внешнеторговый оборот со странами ЕС увеличился в 4,7 раз и достиг 132,4 млн.долл.США.

Если рассматривать объём внешнеторгового оборота Амурской области в 2017-2019 гг. со странами СНГ, то необходимо отметить, что в 2017 г. он составил 6,0 млн.долл.США, по итогам 2018 г. достиг 9,2 млн.долл.США (доля в общем товарообороте 1,4 %). В 2019 г. по сравнению с 2018 г. внешнеторговый оборот со странами СНГ увеличился в 4,3 раза и достиг 39,5 млн.долл.США.

Необходимо отметить, что объём внешнеторгового оборота со странами ЕАЭС практически полностью повторяет динамику объёма внешнеторгового оборота со странами СНГ. По итогам 2017 г. он составил 5,9 млн.долл.США. В 2018 г. увеличился до 8,2 млн.долл.США. А по итогам 2019 г. – 36,5 млн.долл.США (увеличение в 4,5 раза по отношению к этому же показателю 2018 г.).

Далее перейдём к рассмотрению распределения внешнеторгового оборота Амурской области в 2017-2019 гг. по конкретным странам.

Информация о распределении внешнеторгового оборота между странами-контрагентами в 2017 г. представлена на рисунке 1.

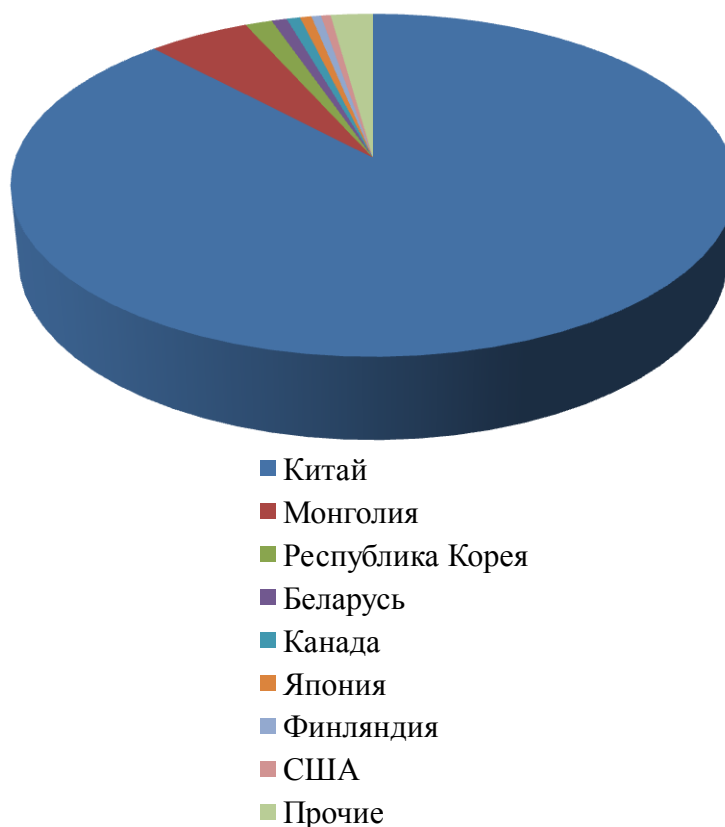


Рисунок 1 – Доля стран во внешнеторговом обороте в 2017 г.

По итогам 2017 г. максимальную долю во внешнеторговом обороте области занимали следующие страны:

- Китай – 454,7 млн.долл.США, что составило 88,0 % стоимости всего товарооборота Амурской области в 2017 г.;
- Монголия – 27,3 млн.долл.США (5,2 %);
- Республика Корея – 7,2 млн.долл.США(1,5 %);
- Республика Беларусь– 4,1млн.долл.США(0,8 %);
- Канада – 3,7 млн.долл.США или 0,7 %;
- Япония – 3,2 млн.долл.США или 0,6 %;
- Финляндия – 2,6 млн.долл.США или 0,5 %;
- Соединенные Штаты – 2,5 млн.долл.США или 0,5 %.

Информация о распределении внешнеторгового оборота между странами-контрагентами в 2018 г. представлена на рисунке 2.

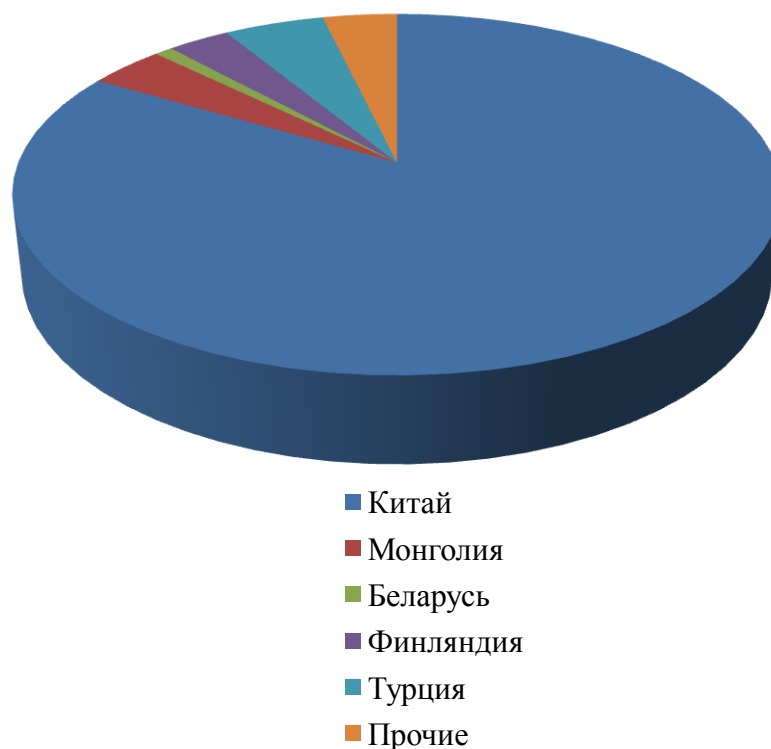


Рисунок 2 – Удельный вес стран во внешнеторговом обороте в 2018 г.

По итогам 2018 г. максимальную долю во внешнеторговом обороте области занимали следующие страны:

- Китай – 569,2 млн.долл.США, что составило 83,5 % от стоимости совокупного товарооборота Амурской области;
- Турция – 33,8 млн.долл.США или 5 %;
- Монголия – 26,0 млн.долл.США или 3,8 %;
- Финляндия– 21,3 млн.долл.США (3,2 %);
- Республика Беларусь – 6,2млн.долл.США(0,9 %);

Информация о распределении внешнеторгового оборота между странами-контрагентами в 2019 г. представлена на рисунке 3.

По итогам 2019 г. максимальную долю во внешнеторговом обороте приходилась на нижеперечисленные страны:

- Китай – 511,7 млн.долл.США (67,9 %);
- Соединенное Королевство – 121,9 млн.долл.США или 16,1 %;
- Казахстан – 34 млн.долл.США или 4,5 %;



Рисунок 3 – Доля стран во внешнеторговом обороте в 2019 г.

- Монголия– 28,1 млн.долл.США или 3,7 %;

- Швейцария – 18 млн.долл.США или 2,4 %.

Далее перейдём к рассмотрению экспорта и импорта Амурской области в 2017-2019 гг.

2.2 Структура экспорта Амурской области в 2017-2019 гг.

Экспорт Амурской области по итогам 2017 г. составил 308,6 млн.долл.США. Структура экспорта Амурской области в 2017 г. по странам представлена на рисунке 4.

В качестве основных торговых партнеров Амурской области в экспорте в 2017 г. можно выделить следующие страны:

- Китай. На него приходится 274,5 млн.долл.США или 89 % экспорта. Главными статьями экспорта в Китай являлись: электрическая энергия - 52,1 %; соя - 27,4 %; лесоматериалы необработанные - 8,5 % от стоимости экспорта;

- Монголия, на долю которой пришлось 27 млн.долл.США или 8,7 % экспорта. Основу экспорта в Монголию составила электроэнергия - 100,0 %.

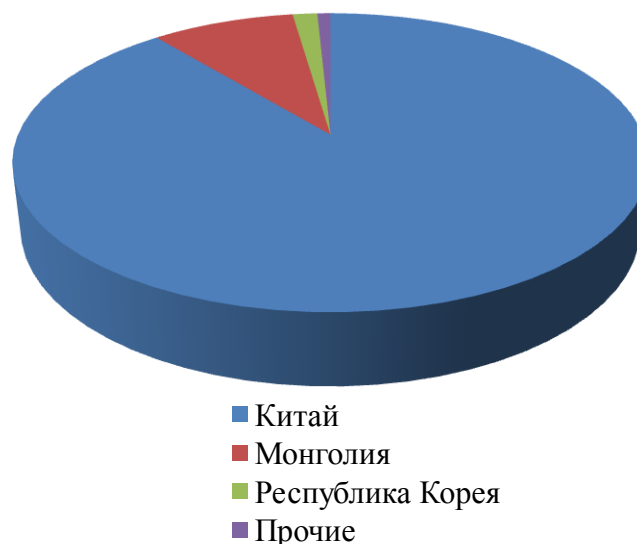


Рисунок 4 – Удельный вес стран в структуре экспорта Амурской области в 2017 г.

- Республика Корея – 4,5 млн.долл.США или 1,5 % от экспорта. К главным статьям экспорта относятся: отходы и лом чёрных металлов - 88,4 %; кукуруза - 3,8 %; пшеница и маслин - 3,1 %.

Экспорт региона в 2018 г. составил 369,2 млн.долл.США, произошёл прирост на 19,6 % по сравнению с 2017 г. Структура экспорта по странам в 2018 г. представлена на рисунке 5.

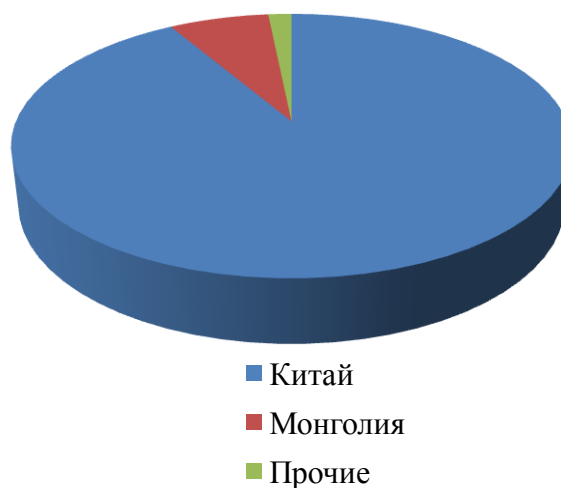


Рисунок 5 – Удельный вес стран в структуре экспорта Амурской области в 2018 г.

В 2018 г. в качестве основных торговых партнёров можно выделить:

- Китай (более 90 % экспорта или 337,8млн.долл.США.). прирост экспорта в данном направлении составил 23,2 %. Экспортировали преимущественно электроэнергию; сою; соевое масло;

- Монголия (её доля в структуре экспорта составила почти 7 % - 25,7млн.долл.США). При этом экспорт уменьшился на 1,4 млн.долл.США. Основная статья экспорта электроэнергия;

Экспорт региона в 2019 г. достиг 480,4 млн.долл.США, произошёл прирост на 30,2 % по отношению к 2018 г. Наглядно структура экспорта Амурской области в 2019 г. представлена на рисунке 6.

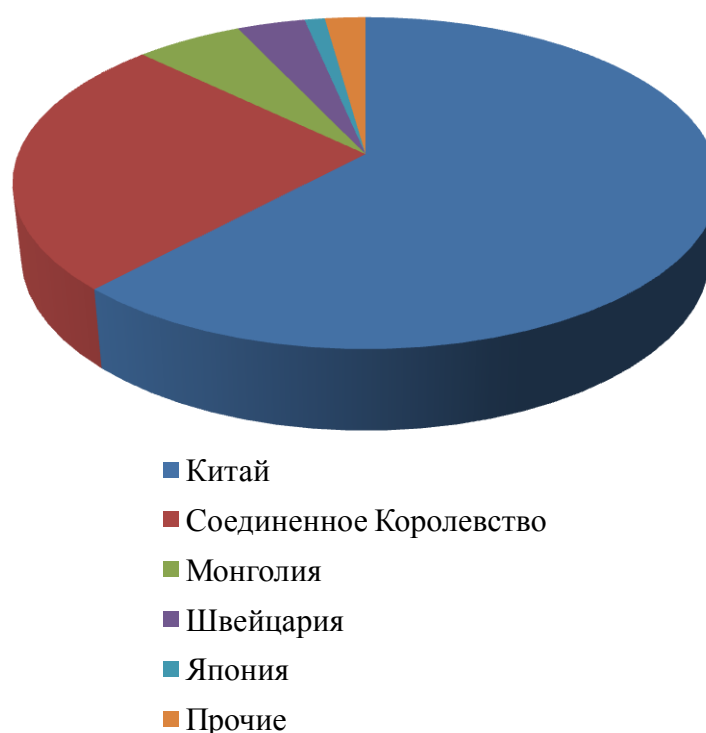


Рисунок 6 – Удельный вес стран в структуре экспорта Амурской области в 2019 г.

В экспорте по итогам 2019 г. можно выделить:

- Китай – 297,5млн.долл.США(почти 62%). Уменьшение на 11,7 %. Главные статьи экспорта: электроэнергия; соя; необработанные

лесоматериалы;

- Монголия – 27,8млн.долл.США. Прирост на 8 %. Экспортировали электроэнергию;

- Япония – 5,2млн.долл.США- увеличение на 3 млн.долл.США. Главными статьями экспорта являлись: пшеница и меслин – 88 %; конструкции строительные сборные - 4,1 %; жмыхи и другие твердые отходы из соевого масла - 3,3 %.

Товарная структура экспорта Амурской области в 2017-2019 гг. представлена в таблице 3.

Таблица 3 - Товарная структура экспорта, стоимость ²⁵²⁶²⁷

В тыс. долларов США

Наименование товаров	2017 г.	2018 г.	2019 г.	Темп роста, %	
				2018 г./ 2017 г.	2019 г./ 2018 г.
Продовольственные товары и сырье	101 909,3	169 148,9	138 752,1	166,0	82,0
Рыба, ракообразные и моллюски	0,0	2,4	3,5		141,8
Минеральные продукты	169 907,5	164 002,3	163 891,6	96,5	99,9
в т.ч. топливно-энергетические товары	169 822,0	163 963,8	163 593,9	96,6	99,8
Продукция химической промышленности, каучук	1 228,3	1 499,7	2 220,4	122,1	148,1
Кожевенное сырье, пушнина и изделия	127,7	218,2	267,4	170,9	122,5
Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	30 311,7	32 562,5	33 896,8	107,4	104,1
Текстиль, текстильные изделия и обувь	208,6	314,2	295,8	150,6	94,1
Металлы и изделия из них	4 002,6	109,3	107,5	2,7	98,3
Машиностроительная продукция	922,0	947,6	1 279,6	102,8	135,0
Прочие товары	0,4	64,5	139 660,7	14 654,5	216 595,3

²⁵Обзор внешнеэкономической деятельности Амурской области за 2017 год. <http://dvtu.customs.ru/>

²⁶Обзор внешнеэкономической деятельности Амурской области за 2018 год. <http://dvtu.customs.ru/>

²⁷Обзор внешнеэкономической деятельности Амурской области за 2019 год. <http://dvtu.customs.ru/>

Данные таблицы наглядно иллюстрируют, что основная доля экспорта приходилась на продовольственные товары и на минеральные продукты (в частности на топливно-энергетические товары).

Анализ показал, что основная доля экспорта за три анализируемых года приходилась на продовольственные товары и на минеральные продукты (в частности на топливно-энергетические товары).

Экспорт продовольственных товаров в 2017 г. составил 101 909 млн.долл.США (21,3 %). В 2018 г. данный показатель увеличился до 169 148,9 млн.долл.США (31,7 %). А по итогам 2019 г. объём экспорта продовольственных товаров и сырья уменьшился до 138 752 млн.долл.США (21,5 % экспорта).

Экспорт минеральных продуктов в 2017 г. составил 169 907,5 млн.долл.США (35,5 %). В 2018 г. данный показатель немного уменьшился и составил 164 002,3 млн.долл.США (30,8 %). По итогам 2019 г. объём экспорта продовольственных товаров и сырья уменьшился до 163 891,6 млн.долл.США (25,5 % экспорта).

Так же существенная часть экспорта приходится на древесину и целлюлозно-бумажные изделия – 30 311,7 млн.долл.США в 2017 г., 32 562,4млн.долл.США в 2018 г. и 33 896,9млн.долл.США в 2019 г. (5,3 %).

2.3 Структура импорта Амурской области в 2017-2019 гг.

Импорт Амурской области в 2017 г. составил 207,9 млн.долл.США. Структура импорта по странам представлена на рисунке 7.

В качестве основных торговых партнеров при импорте в 2017 г. стали:

- Китай – 86,7 % (180,2 млн.долл.США в стоимостном выражении).

Экспортировали преимущественно технику (экскаваторы, бульдозеры, грузовые автомобили, шины);

- Республика Беларусь – 3,9 млн.долл.США. Импортируют преимущественно: мясо и пищевые субпродукты домашние птицы; машины для уборки с/х культур; молоко и сливки, сгущенные;

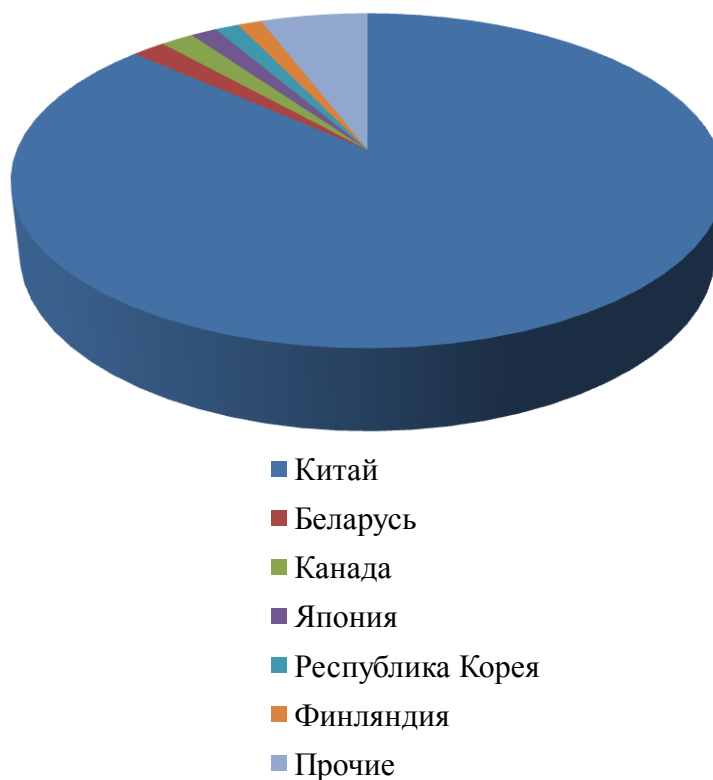


Рисунок 7 – Удельный вес стран в структуре импорта Амурской области в 2017 г.

- Канада – 3,8млн.долл.США. Основными статьями импорта из данной страны являются машины сельскохозяйственные; прицепы и полуприцепы; изделия из черных металлов прочие;

- Япония – 2,8млн.долл.США. Импортируют: двигатели внутреннего сгорания; части и оборудования автомобилей; приборы и устройства для медицины;

- Республика Корея – 2,6млн.долл.США. Импортируют: электрические аккумуляторы; фитинги для труб; телевизионные приёмники, мониторы;

- Финляндия – 2,5млн.долл.США. Основные статьи в импорте: нефть и нефтепродукты; смазочные материалы.

Импорт Амурской области в 2018 г. достиг 312,6млн.долл.США. Структура импорта по странам представлена на рисунке 8.

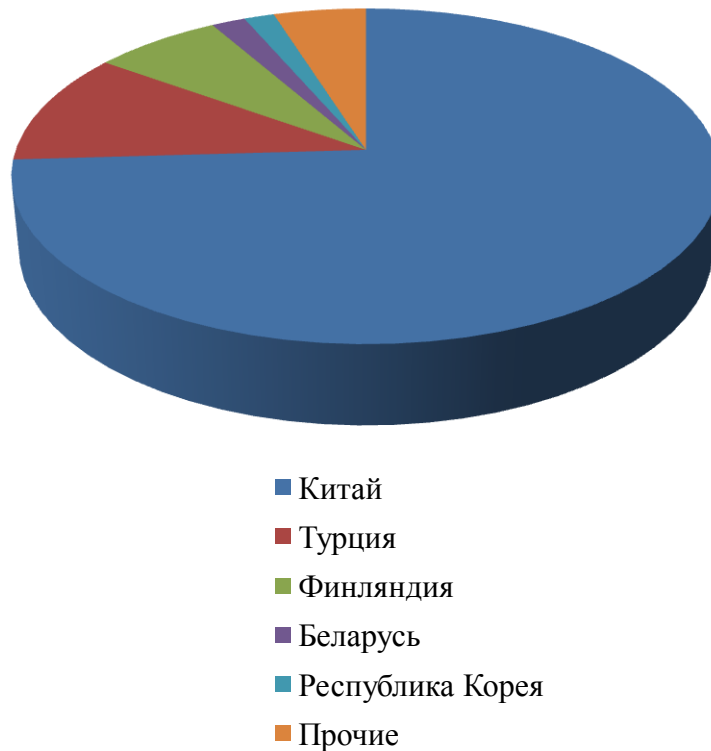


Рисунок 8 – Удельный вес стран в структуре импорта Амурской области в 2018 г.

К основным торговым партнерам по импорту можно отнести:

- Китай – 231,5млн.долл.США. Увеличение импорта на 51,2млн.долл.США. Главные статьи импорта: бульдозеры, экскаваторы; грузовые автомобили; металлоконструкции;
- Турция – 33,7млн.долл.США (необходимо отметить, что в 2017 г. Турция так же была партнёром Амурской области по импорту, но импорт из Турции был незначителен). Импортируют: конструкции строительные сборные; центрифуги, агрегаты для фильтрования; электрогенераторные установки;
- Финляндия – 21,3 млн.долл.США. Рост объёма импорта на 18,6млн.долл.США. В основном импортировали: пульта, панели, консоли, столы для электрической аппаратуры; приборы для автоматического регулирования и управления; краны, клапаны, вентили;
- Республика Беларусь – 5,7млн.долл.США. Прирост импорта на 1,8

млн.долл.США. Импортируют: машины для уборки сельскохозяйственных культур; части и оборудование автомобилей; устройства на жидких кристаллах;

- Республика Корея – 5,1млн.долл.США. Рост объёма импорта на 2,5 млн.долл.США (в 2 раза). Импортируют: электрические аккумуляторы; изолированные провода, кабели; шины резиновые.

Импорт Амурской области в 2019 г. уменьшился немного более, чем на 12 % и составил 274,8млн.долл.США. Распределение импорта по странам изображено на рисунке 9.

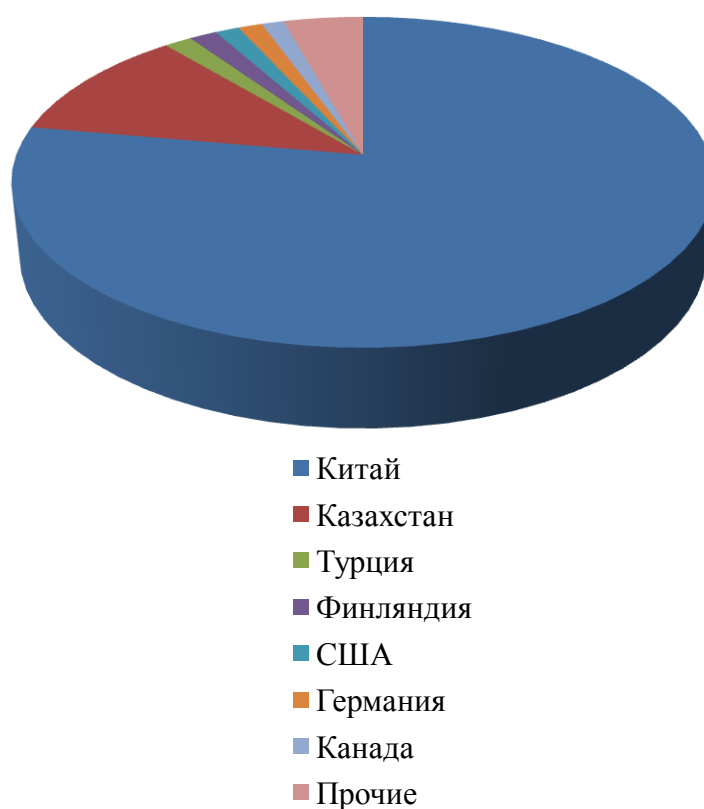


Рисунок 9 – Удельный вес стран в структуре импорта Амурской области в 2019 г.

В импорте можно выделить следующие страны:

- Китай – 214,3 млн.долл.США. Уменьшение импорта на 17,3 млн. долларов США. Импортируют: бульдозеры, экскаваторы; грузовые

автомобили; резиновые шины;

- Казахстан – 30,4 млн.долл.США. Рост импорта на 29,7 млн.долл.США.

Импортируют: руды и концентраты прочие - 97,4 %;

- Турция – 4,1 млн.долл.США. Сокращение импорта на 29,6 млн.долл.США. Импортируют: конструкции строительные сборные - 56,2 %; машины и механические устройства специального назначения - 17,7 %; жернова, камни точильные - 13,3 %;

- Финляндия – 4,1 млн.долл.США. Импортируют: нефть и нефтепродукты кроме сырых - 31,9 %; краны, клапаны, вентили и другая арматура - 18,3 %; материалы смазочные - 15,8 %;

- Соединенные Штаты Америки – 3,6 млн.долл.США. Рост объёма импорта на 16,8 %. Импортируют: краны, клапаны, вентили и другая арматура - 58,6 %; машины сельскохозяйственные – 19 %; материалы смазочные - 10,4 %;

- Германия – 3,5 млн.долл.США. Рост объёма импорта на 49,9 %. Импортируют: оборудование печатное - 27,3 %; машины сельскохозяйственные - 22,9 %; полимеры пропилена или производные олефинов в первичных формах - 12,8 %;

- Канада – 3,2 млн.долл.США или 1,3 % импорта. Рост объёма импорта на 1,3 млн.долл.США (в 1,7 раза). Импортируют: сельскохозяйственные машины; машины для уборки с/х культур; прицепы и полуприцепы.

Данные о товарной структуре импорта Амурской области в 2017-2019 гг. представлены в таблице4.

В структуре импорта преобладает машиностроительная продукция. По итогам 2017 г. на её долю пришлось 48,7 % импорта (103 083 млн.долл.США). В 2018 г. в стоимостном выражении объём импорта данных товаров увеличился в 1,5 раза и составил 154 709,5 млн.долл.США, при этом удельный вес данных товаров в импорте составил 49,2 %. По итогам 2019 г. импорт машиностроительной продукции уменьшился до 127 184 млн.долл.США (45,9 % от импорта).

Таблица 4- Товарная структура импорта²⁸²⁹³⁰

В млн.долл.США

Наименование товаров	2017 г.	2018 г.	2019 г.	Темп роста, %	
				2018 г./ 2017 г.	2019 г./ 2018 г.
Продовольственные товары и сырье	41 519,3	35 636,9	35 403,8	85,8	99,3
Рыба, ракообразные и моллюски	42,5	77,7	406,6	182,8	523,3
Минеральные продукты	2 800,0	2 008,0	31 774,0	71,7	1582,4
в т.ч. топливно-энергетические товары	2 643,4	1 857,6	2 015,1	70,3	108,5
Продукция химической промышленности, каучук	24 160,3	27 632,4	29 991,9	114,4	108,5
Кожевенное сырье, пушнина и изделия	511,5	759,6	239,0	148,5	31,5
Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	2 001,3	1 320,9	1 916,7	66,0	145,1
Текстиль, текстильные изделия и обувь	15 686,8	21 606,4	17 335,5	137,7	80,2
Металлы и изделия из них	14 421,4	31 107,7	19 705,0	215,7	63,3
Машиностроительная продукция	103 083,4	154 709,5	127 184,8	150,1	82,2
Прочие товары	4 625,6	37 872,4	11 337,9	818,8	29,9

Так же значительная доля импорта приходится на продовольственные товары и сырьё, продукцию химической промышленности, минеральные продукты.

В 2017 г. импорт продовольственных товаров и сырья составил 41 519 млн.долл.США (19,6 % от импорта). В 2018 г. импорт продовольствия и сырья уменьшился на 14,2 % и составил 35 636,9 млн.долл.США (11,3 %). По итогам 2019 г. импорт составил 35 403,8 млн.долл.США (12,8 %).

Импорт химической продукции и каучука в абсолютном выражении ежегодно увеличивается – с 24 160,3 млн.долл.США по итогам 2017 г. 29 991,8млн.долл.США в 2019 г. Доля данных продуктов в структуре импорта колеблется от 8,8 % до 11,4 %.

²⁸Обзор внешнеэкономической деятельности Амурской области за 2017 год. <http://dvtu.customs.ru/>

²⁹Обзор внешнеэкономической деятельности Амурской области за 2018 год. <http://dvtu.customs.ru/>

³⁰Обзор внешнеэкономической деятельности Амурской области за 2019 год. <http://dvtu.customs.ru/>

Подводя итог всему вышесказанному можно сделать следующие выводы.

Внешнеторговый оборот Амурской области ежегодно увеличивается. Так же ежегодно наблюдается увеличение количества участников внешнеэкономической деятельности региона.

Наибольшую долю в структуре внешнеторгового оборота занимают страны АТЭС. При этом если в 2018 г. по сравнению с 2017 г. в данном направлении наблюдался прирост товарооборота, то в 2019 г. по сравнению с 2018 г. товарооборот немного уменьшился. Основным внешнеторговым партнёром является Китай.

Если рассматривать экспорт, то необходимо отметить, что объем экспорта в стоимостном выражении ежегодно растет. В 2018 г. по сравнению с 2017 г. прирост составил 19,6 %, а в 2019 г. по сравнению с 2018 г. – 30,1 %. По прежнему главным партнёром в экспорте является Китай, доля которого колеблется от 61,9 5 до 91,5 %.

В товарной структуре экспорта стабильно большая доля приходится на вывоз минеральных продуктов, продовольственных товаров, сырья, древесины и целлюлозно-бумажных изделий.

Что касается импорта, то его объём в стоимостном выражении характеризуется нестабильной динамикой – увеличение в 2018 г. по сравнению с 2017 г. на 50,3 % и уменьшение в 2019 г. по сравнению с 2018 г. на 12,0 %.

Так же как и в структуре экспорта, и в страновой структуре импорта необходимо выделить Китай как основного партнёра с долей от 74,0 % до 86,7 %.

Что касается товарной структуры импорта, то тут практически половину (от 45,9 % до 49,2 %) составляют машиностроительная продукция. Так же значимыми статьями импорта являются продовольственные товары и сырьё, продукция химической промышленности, текстиль и текстильные изделия, металлы и изделия из них.

Сальдо торгового баланса Амурской области на протяжении 2017-2019 гг. являлось положительным.

3 АНАЛИЗ СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ ПО ОСПАРИВАНИЮ ЗАКОННОСТИ РЕШЕНИЙ ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ ПО КЛАССИФИКАЦИИ ТОВАРОВ ПО ТН ВЭД ЕАЭС

3.1 Контроль правильности классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС

Рассмотрим, каким образом происходит классификация товаров по ТН ВЭД ЕАЭС.

При перемещении товара и транспортных средств через таможенную границу ЕАЭС декларант предоставляет товар и транспортные средства для таможенного оформления, подавая в таможенный орган декларацию на товары (ДТ).³¹

Порядок заполнения таможенной декларации закреплен Инструкцией о порядке заполнения ДТ (Инструкция), которая утверждена Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) от 26.04.2012 № 39.

В соответствии с Инструкцией в 31 графе ДТ указывается следующая информация о товарах:

- наименование;
- данные о производителе;
- товарный знак, марка, модель, артикул, сорт;
- основные характеристики товаров;
- информацию о качественном и количественном составе;
- дата производства, если эти сведения необходимы для расчёта и уплаты таможенных платежей.³²

Согласно ст. 52 ТК ЕАЭС, ст.106 Федерального закона от 27.11.2010 № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в РФ» в ходе декларирования товара следует его обязательно классифицировать в соответствии с принятой товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности ЕАЭС.

³¹Классификация по ТН ВЭД ЕАЭС https://www.alta.ru/tnved/classification_rules/

³²Заполнение графы 31 «Грузовые места и описание товаров» таможенной декларации <https://www.alta.ru/education/declaration/gr31/>

Необходимо каждому товару присвоить десятизначный цифровой код из классификации. Декларантом данный код прописывается в графе 33 ДТ. Код согласно ТН ВЭД ЕАЭС обязан совпадать с данными, которые указаны в 31 графе ДТ.

Декларант при перемещении товара через таможенную границу обязан подать достоверные и полные сведения о товаре, в том числе и о присвоенном коде по ТН ВЭД. В обязанности таможенного органа входит проверка сведений, которые подал декларант, на предмет соответствия действительности, достоверности, а так же правильно ли определён код продукции согласно классификации по ТН ВЭД.

Правильная классификация товара, отнесение его к конкретному коду вызывает определённые трудности как у декларантов, так и у контролирующих таможенных органов.

Легче всего удаётся присвоить классификационный код простому товару. Что касается сложных изделий, состоящих из множества отдельных элементов, имеющих широкий перечень качественных характеристик, выполняющих несколько функций, то в данном вопросе возникает комплекс трудностей. В качестве одного из вариантов решения подобного вопроса может быть обращение в таможенный орган с целью анализа подробностей декларирования и классификации аналогичных товаров. Другим вариантом решения подобной задачи может быть возможность получения предварительного решения таможенного органа о классификации товара. Такая возможность предусмотрена Административным регламентом, который утверждён приказом ФТС России от 18.04.2012 № 760.

Таможенный контроль – это комплекс мероприятий, которые проводят таможенные органы для проверки деятельности участников ВЭД на предмет соответствия действующему таможенному законодательству ЕАЭС.³³

Операциями таможенного контроля называют конкретные действия,

³³ Организация таможенного контроля <https://xn--24-dlc18j.xn--p1ai/organizaciya-tamozhennogo-kontrolya-lekciya-7.html>

которые осуществляются уполномоченными на проведение соответствующих процедур должностными лицами. Цель операций таможенного контроля – это обеспечение соблюдения действующего таможенного законодательства.

В качестве примера операции таможенного контроля можно привести контроль правильности классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС.

Важность вышеупомянутой процедуры заключается в том, что в зависимости от того, к какому конкретно коду ТН ВЭД будут отнесены товары или транспортные средства в итоге скажется на размерах ставок применяемых ввозных и вывозных таможенных пошлин (соответственно от этого зависят сумма таможенного платежа), а так же будут ли применяться по отношению к товарам и транспортным средствам меры нетарифного регулирования.

Так же важным аспектом правильной классификации является тот факт, что от результата классификации зависит список разрешительной документации, которую необходимо предоставить таможенным органам

Контроль правильности отнесения товара к тому или иному коду по ТН ВЭД ЕАЭС может проводиться таможенным органом и до выпуска, и после выпуска товаров. В ситуации, когда при классификации были допущены ошибки, таможенные органы осуществляют её самостоятельно и принимают решение в соответствии с формой, определённой законодательством государств – членов ЕАЭС. Необходимо упомянуть, что участники ВЭД имеют возможность обжаловать подобное решение Данные решения. Такое право закреплено в статье 9 Таможенного кодекса ЕАЭС.

В качестве операций процесса таможенного контроля до выпуска товаров можно выделить следующие³⁴:

- операции временного хранения;
- операции таможенного декларирования;
- операции таможенного контроля;
- операции выпуска товаров.

³⁴Хрешкова, В.В. Таможенные операции, связанные с помещением товаров под таможенную процедуру <https://www.hse.ru/data/2017/04/24/1250008985/%D0%94%D0%B5%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D1%80%D0%92%D1%8B%D0%BF%D1%83%D1%81%D0%BA%20%D1%81%D0%B0%D0%B9%D1%82.pdf>

В ходе осуществления контроля за классификацией товара по ТН ВЭД до выпуска товара инспектор выполняет следующие действия³⁵:

- реализация контроля правильности классификации товара по ТН ВЭД ЕАЭС;

- проверка сведений в ДТ, сопоставляя их с имеющимися в распоряжении сведениями, а так же документами, которые были предоставлены для проведения таможенного контроля;

- контроль достоверности и полноты сведений в ДТ, сверяя с информацией, которая указана в других документах;

- изучение информации таможенной статистики;

- анализ информации при помощи современных программных комплексов и другие действия с целью идентифицировать и классифицировать товар.

Имеется возможность назначения таможенной экспертизы в случаях, когда в процессе осуществления таможенного контроля возникают вопросы относительно классификации товара, для разрешения которых появляется необходимость в специальных знаниях относительно товара.

Осуществление контроля верной классификации товаров по ТН ВЭД может также проводится после выпуска товара.

Таможенным контролем после выпуска называют комплекс мер, которые осуществляются после выпуска товаров, и проводятся с целью проверки самого выпуска, а также достоверности сведений, указанных в таможенной декларации и иных документах, представленных при таможенном оформлении. Проверка достоверности сведений осуществляется путём их сопоставления с информацией, полученной из других источников, в т.ч. по итогам осуществления других форм таможенного контроля.

Таможенный контроль при проверке правильности классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС после выпуска, реализуется должностными лицами таможенных органов, в должностные обязанности которых входят вопросы

³⁵Там же

контроля правильности отнесения товара к классификационному коду товаров по ТН ВЭД ЕАЭС после выпуска товаров.

Для проведения подобной необходимой проверки уполномоченным должностным лицом сопоставляется информация, содержащаяся в документах, представленных при таможенном декларировании, информации, полученной из других источников. Контроль после выпуска товаров не может превышать определенный временной период – три года со дня окончания нахождения товаров под таможенным контролем, но при этом законодательством государств – членов ЕАЭС указанный срок может продлеваться, при этом максимальный срок продления - до пяти лет.

Результат проверки правильности отнесения товара к определённому коду по ТН ВЭД может быть следующим:

- таможенный орган соглашается с присвоенным кодом;
- таможенный орган выносит решение, что код выбран не верно.

Если классификация товара определена правильно, то результаты направляются служебной запиской в подразделение таможенного органа, в функции которого входит проведение таможенных проверок.

Если классификация товара определена не правильно, то если в наличии имеются достаточные документы и сведения, представленные вместе с ДТ, с целью определения другого классификационного кода товара по ТН ВЭД ЕАЭС таможенные органы действуют следующим образом.

Осуществляется подготовка проекта решения относительно классификации товаров. После этого указанный проект передаётся служебной запиской в правовое подразделение таможенного органа для согласования. Служебная записка должна содержать следующие сведения³⁶:

- какие нормы классификации нарушены;
- причины нарушения являются объективными или субъективными;

³⁶Приказ ФТС России от 15 октября 2013 г. N 1940"Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, осуществляющих классификацию товаров и таможенный контроль при проверке правильности классификации товаров по единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Таможенного союза"<https://www.alta.ru/tamdoc/13pr1940/>

- какие могут быть последствия в случае присвоения нового кода товара.

Если проект решения по классификации товара согласован должностным лицом подразделения, то он направляется начальнику таможенного органа (лицу, им уполномоченному) для визирования, а также одновременно направляется докладная записка для рассмотрения вопроса об организации проведения таможенного контроля соответствующими структурными подразделениями. Если же правовым подразделением проект не согласован, то должностные лица должны действовать в соответствии с регламентами ФТС России.

После визирования проекта решения по классификации товара электронной подписью уполномоченного должностного лица, проект направляется в таможенный орган, который осуществил выпуск товаров.

В течение 5 дней со дня принятия решения по классификации товара должностное лицо должно направить указанное решение декларанту, а при наличии наличия электронного адреса – так же и таможенному представителю.

При необходимости принять решение в порядке ведомственного контроля должностным лицом подразделения делается соответствующая отметка в штатном программном средстве, кроме того делается запись в графе 9.5 Проекта решения по классификации. Оформление решения об отмене решения нижестоящего таможенного органа должно быть оформлено отдельным документом.

Если после проведённой проверки правильности классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС возникает необходимость запросить дополнительные сведения и документы, которые могут оказать влияние на классификацию товаров, то в данном случае таможенным органом должен действовать согласно имеющимся нормативно-правовым актам ФТС России.

Таможенный орган, в регионе деятельности которого производился выпуск товара, после поступления дополнительных документов и сведений и обнаружении неправильной классификации подготавливает проект решения по классификации товара с занесением в графу 9.7 бланка решения по

классификации записи «В соответствии со ст. 122 Таможенного кодекса Таможенного союза».

Оформить составленный проект необходимо в электронном виде. После этого должностное лицо, составившее проект, направляет его подразделению таможенного органа, которое занимается проведением таможенных проверок согласно имеющимся нормативно-правовым актам. После этого визируется проект решения о классификации товаров. После вышеописанных процедур должностные лица таможенного органа сообщают о принятом решении по классификации товара по ТН ВЭД ЕАЭС.

Должностным лицом подразделения направляется докладная записка, предназначенная начальнику таможенного органа, для осуществления выполнения таможенного контроля соответствующим таможенным подразделением по заключению по классификации товара.

После этого, решение по классификации товара передается в таможенный орган, которым осуществлён выпуск товара, не позднее чем на следующий день после получения итогов таможенного контроля.

Должностное лицо подразделения, осуществившего процедуру выпуска товара, информирует таможенное подразделение, проводившее проверку о результате принятого решения о согласии с принятым решением по классификации товара, либо о несогласии с представленным заключением.

Таким образом, проверка правильности определения классификации товара по ТН ВЭД ЕАЭС после выпуска, аналогично контролю правильности классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС до выпуска товара, это неотъемлемая часть таможенного контроля.

Решения относительно классификации товаров действительны только лишь применительно к товарам, сведения о которых написаны в заявленной декларации на товары, указанной в решении по классификации товара по ТН ВЭД ЕАЭС.

Решение по классификации товара по ТН ВЭД ЕАЭС принимается исключительно на основании документов, которые содержат сведения,

необходимые для правильной классификации товаров. При этом в правовых актах ФТС России закреплена необходимость хранения всех документов и сведений.³⁷

3.2 Анализ правоприменительной практики

Классификация товара по ТН ВЭД таможенным органом не всегда соответствует сущности или природе декларируемого товара. В связи с этим, декларанты должны платить повышенные таможенные пошлины и им ничего не остается, кроме как отстаивать свои интересы в судах

Таможенные органы не всегда вникают в природу товара, его функции и характеристики, а руководствуются лишь значением слов, сложившихся в обиходе, указанных в ТН ВЭД.

Изучение существующей судебной практики подтвердило наличие большого количества вопросов и споров относительно правильности классификации товаров в области таможенного регулирования.

В случае допущения ошибок в ходе классификации и кодирования товаров возможны следующие последствия: ошибки определения таможенной стоимости, ошибки в размерах используемых ставок таможенных пошлин, наличие или отсутствие льготы, перечень требуемых разрешительных документов (сертификат соответствия и лицензия)³⁸.

При рассмотрении дел об оспаривании решений таможенных органов по классификации товаров суд обязан только установить правильность или неправильность классификации, и, если судом определено, что классификация товаров произведена неправильно, он признает решение таможенного органа либо действительным либо недействительным.

Категории дел, связанных с классификацией товаров

³⁷Получение предварительного решения о классификации товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС <http://customs.ru/document/text/12958=1>

³⁸Судебная практика по таможенным спорам: классификация товаров согласно товарной номенклатуре ВЭД https://www.ascon-spb.ru/novosti_i_stati/stati/sudebnaya_praktika_po_tamozhennym_sporam_klassifikaciya_tovarov_soglasno_tovarnoj_nomenklature_ved/

соответствиитоварной номенклатуре ВЭД³⁹:

- спор относительно применения декларантом льготыили пониженной ставки таможенного платежа на основе предоставленной таможенным органам информации;

- спор о достоверности классификации товаров по определённому коду ТН ВЭД, отталкиваясьот его состава либо назначения, – для поиска решенийподобных споров необходимо привлечение технических специалистов (экспертов).

Анализ показывает, что существует положительная и отрицательная практика рассмотрения дел в судебных инстанциях в случае расхождения позиций декларанта и таможенного органа относительно присвоенного кода. В результате в одних случаях решение суда может быть в пользу декларанта, а часть решений отказывают декларантам в удовлетворении требований.

Ниже в таблице 5 представлен обзор по имеющимся судебным решениям, как в пользу декларанта, так и в пользу таможенных органов.

Необходимо отметить, что когда речь идет о положительной судебной практике для декларанта, то тут возможно существование нескольких вариантов положительной судебной практики по судебным делам⁴⁰:

- связанным с корректировкой таможенной стоимости товаров;
- связанным с классификацией товарасогласно ТН ВЭД
- связанным с возвратом таможенных платежей
- связанным с привлечением лиц к административной ответственности.

Необходимо отметить, что декларантами регулярно осуществляется защита собственных прав в судебных инстанциях. В 2015–2017 гг. в Российской Федерации каждый год рассматривалось свыше 1000 судебных

³⁹Обзор положительной судебной практики по судебным делам, связанным с корректировкой таможенной стоимости, классификацией товаров в соответствии с ТН ВЭД, возвратом таможенных платежей и привлечением лиц к административной ответственности. <https://customsonline.ru/5026-obzor-polozhitelnoy-sudebnoy-praktiki-po-sudebnym-delam-svyazannym-s-korrektirovkoj-tamozhennoy-stoimosti-klassifikaciyev-tovarov-v-sootvetstvii-s-tn-ved-vozvratom-tamozhennyh-platezhey-i.html>

⁴⁰Обзор положительной судебной практики по судебным делам, связанным с корректировкой таможенной стоимости <https://customsonline.ru/3899-obzor-polozhitelnoy-sudebnoy-praktiki-po-sudebnym-delam-svyazannym-s-korrektirovkoj-tamozhennoy-stoimosti-2-kvartal-2016-g.html>

Таблица 5– Обзор судебных решений ⁴¹

Решения судов в пользу декларанта	Решения судов, когда в удовлетворении требования декларанта отказано:
1	2
<p>Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 27.12.2016 N Ф07-11400/2016 по делу N А56-9831/2015</p> <p>Требование: О признании недействительным решения таможенного органа.</p> <p>Обстоятельства: Ввезенный обществом товар – санитарно-гигиенические изделия детские одноразового использования на целлюлозно-бумажной основе (детские подгузники) – классифицирован таможенным органом как «детские подгузники из прочих материалов».</p> <p>Решение: Требование удовлетворено, поскольку компонентом, преобладающим по массе и выполняющим основную функцию абсорбирующего слоя в составе товара, является полотно из целлюлозных волокон; в определенной обществом подсубпозиции ТН ВЭД спорный товар описан наиболее точно.</p>	<p>Определение Верховного Суда РФ от 29.05.2017 N 310-КГ17-5074 по делу N А36-9476/2015</p> <p>Требование: О пересмотре в кассационном порядке судебных актов по делу о признании незаконными решений таможенного органа и требования об уплате таможенных платежей.</p> <p>Решение: В передаче дела в Судебную коллегию по экономическим спорам ВС РФ отказано, поскольку суд пришел к правильному выводу, что таможенным органом представлены надлежащие доказательства отнесения спорного товара к категории «лифты прочие».</p>
<p>Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 09.03.2017 N Ф01-195/2017 по делу N А11-1893/2016</p> <p>Требование: О признании незаконным решения таможенного органа.</p> <p>Обстоятельства: Таможенный орган решением переклассифицировал ввезенный обществом товар (бумажные детские подгузники), изменив его код ТН ВЭД ЕАЭС со ставкой ввозной таможенной пошлины 5 процентов на код ТН ВЭД ЕАЭС со ставкой 10 процентов.</p> <p>Решение: Требование общества удовлетворено, поскольку установлено, что основное свойство (способность впитывать жидкость) ввезенному товару придает целлюлоза, а суперабсорбент (гелеобразующая добавка) выполняет лишь вспомогательную функцию (повышает впитывающую способность основного слоя).</p>	<p>Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 15.05.2017 N Ф07-3989/2017 по делу N А56-40558/2016</p> <p>Требование: О признании незаконным решения о классификации товара по ТН ВЭД ЕАЭС.</p> <p>Обстоятельства: Между сторонами возник спор относительно последних четырех знаков субпозиции 8544 42 ТН ВЭД ЕАЭС в отношении товара – проводники электрические, интерфейсные на напряжение 5В, оснащенные соединительными приспособлениями, используемые в телекоммуникации.</p> <p>Решение: В удовлетворении требования общества декларанта отказано, поскольку по избранной обществом подсубпозиции классифицируются кабели, предназначенные для передачи информации между узлами коммутации, тогда как ввезенные кабели к данной категории не относятся. В связи, с чем у Таможни имелись правовые основания для корректировки таможенной стоимости ввезенного товара.</p>

⁴¹ Анализ судебной практики по оспариванию законности решений таможенных органов по классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС http://vfirta.customs.ru/vfirta/images/stories/journal_2018-3_01alekseeva.pdf

Продолжение таблицы 5

1	2
<p>Постановление Арбитражного суда Северо-Западного округа от 15.07.2016 N Ф07-4292/2016 по делу N А56-39589/2015</p> <p>Требование: О признании незаконным бездействия таможенного органа, выразившегося в непринятии мер по внесению изменений в декларации на товары и по возврату излишне уплаченных таможенных пошлин.</p> <p>Обстоятельства: Общество при декларировании товаров (картриджи чернильные для струйных принтеров) неверно указало их классификационный код ТН ВЭД (ставка ввозной таможенной пошлины 5%, НДС – 18%), который впоследствии просило изменить (ставка ввозной таможенной пошлины 0% (беспошлинно), НДС – 18%).</p> <p>Решение: Требование удовлетворено, поскольку общество представило в таможенный орган документы, свидетельствующие о наличии оснований для внесения изменений в декларации и об излишней уплате таможенных платежей.</p>	<p>Постановление Арбитражного суда Центрального округа от 30.05.2016 N Ф10-1542/2016 по делу N А23-5022/2015</p> <p>Требование: О признании недействительным решения таможенного органа о классификации товара.</p> <p>Обстоятельства: Таможенный орган принял решение об изменении классификации товара «жидкая кормовая добавка» по другой товарной под субпозиции «инсектициды» в связи с выявленной технической ошибкой в части сведения о порядковом номере товара и номере декларации на товары.</p> <p>Решение: В удовлетворении требования отказано, поскольку назначение спорного товара является обезвреживание кормов и воды для поения животных от грамотрицательных бактерий, таким образом, обоснованность изменения классификации товара таможенным органом подтверждена.</p>
<p>Постановление Арбитражного суда Центрального округа от 06.06.2016 N Ф10-1647/2016 по делу N А62-5722/2014</p> <p>Требование: О признании недействительным решения таможенного органа.</p> <p>Обстоятельства: По результатам экспертизы таможенный орган вынес решение об изменении классификации товара по другому коду товарной номенклатуры, увеличил ставку ввозной таможенной пошлины.</p> <p>Решение: Требование частично удовлетворено, поскольку исследование образцов товара производилось лишь визуально, без использования каких-либо технических средств и приборов, изменение классификации товара таможенным органом не обосновано.</p>	<p>Постановление Арбитражного суда Центрального округа от 28.03.2016 N Ф10-424/2016 по делу N А23-3711/2014</p> <p>Требование: О признании недействительным решения таможенного органа о классификации товара.</p> <p>Обстоятельства: Таможенный орган классифицировал товар «посуда столовая, кухонная» по другому коду «посуда из фарфора», увеличил ставку ввозной таможенной пошлины.</p> <p>Решение: В удовлетворении требования отказано, поскольку согласно заключению эксперта спорный товар является именно изделием из фарфора.</p>

дел, связанных с отстаиванием декларантов своих интересов по вопросу правильности классификации товара по ТН ВЭД ЕАЭС⁴².

Анализ судебной практики подтверждает тот факт, что очень часто позиции участников ВЭД и декларантов и таможенных органов относительно классификации товара не совпадают⁴³.

В таблице 6 приведён пример существующей отрицательной судебной

⁴² Андреева Е. И. Об оспаривании решений о классификации товаров // Компетентность. 2012. № 9–10/100–101. С. 55–59.

⁴³ О судах общей юрисдикции в Российской Федерации: федер. закон от 07.02.2011 № 1-ФКЗ.

практики при различных позициях таможенных органов.

Таблица 6- Отрицательная судебная практика в разной позиции таможенных органов и декларантов

Параметр	Позиция сторон		Решение суда
	Истец (ООО «Конструктив»)	Ответчик (Санкт-Петербургская таможня)	
Наименование товара	Домкраты гидравлические одиночные в сборе, предназначенные для натяжения арматурного каната и арматурного прутка		Суд полагает, что истец обоснованно классифицировал ввезенный им товар как гидравлический домкрат в под субпозиции 8425 42 000 0 ТН ВЭД ЕАЭС.
Код ТН ВЭД ЕАЭС	8425 42 000 0 Тали подъемные и подъемники, кроме скиповых подъемников: прочие домкраты и подъемники, гидравлические	8412 21 200 8 Двигатели и силовые установки прочие: силовые установки и двигатели гидравлические, линейного действия (цилиндры): прочие»	
Обоснование кода ТН ВЭД ЕАЭС	Основная функция – натяжение (растяжение) арматуры в связи с необходимостью устранения ее провисания в горизонтальном положении. Товар относится к специальным видам гидравлических домкратов	Товар не относится к домкратам гидравлическим, а представляет собой устройство натяжения предварительно напряженной стальной арматуры для натяжения, а не перемещения грузов в пространстве. Товар является силовым гидравлическим цилиндром	
Применение ОПИ ТН ВЭД ЕАЭС	1; 6	1; 6	Решение по классификации товара таможней признано недействительным
Ставка пошлины, %	0	7	
Применение примечаний и пояснений к ТН ВЭД ЕАЭС	Пояснения к позиции 8425 (в гидравлических домкратах поршень движется в цилиндре под действием давления, создаваемого насосом или компрессором, который может быть встроенным или установленным отдельно. При этом к специальным типам домкратов относятся в том числе домкраты горизонтального действия для перемещения строительных балок.		

В данном примере суд принял сторону декларанта. Так как спорным вопросом при определении кода являлась такая характеристика, как натяжение арматуры в связи с необходимостью устранения ее провисания в горизонтальном положении. Декларант предоставил исчерпывающую

информацию для обоснования выбранного кода⁴⁴.

Имеющаяся судебная практика рассмотрения спорных вопросов между участниками ВЭД и таможенными органами достаточно противоречива. По схожим спорам разные суды могут принимать разные позиции. Причиной такой ситуации является то, что каждый сотрудник суда, равно как и декларанты и таможенные органы, может по-разному трактовать нормы таможенного законодательства.

Для наглядной иллюстрации подобной ситуации можно рассмотреть следующий пример. Участник ВЭД обжаловал законность таможенных органов по классификации товаров «тормозные трубопроводы»⁴⁵.

Истцом по делу было ООО «Металлопродукция».

Изначально декларантом товар был заявлен как конструктивный элемент транспортных средств. С присвоением ему кода согласно классификации 8708 30 990 9 ТН ВЭД. Данный код предполагает ставку ввозной таможенной пошлины в размере 5 %.

В ходе проведения контрольных мероприятий таможенный орган подтверждает правильность выбранного кода и ставки.

Однако в последствии вышестоящее таможенное управление принимает решение, что данный код не соответствует ввозимому товару и код был заменён на код 7306 90 000 9⁴⁶.

Одной из особенностей касательно классификации товара по ТН ВЭД ЕАЭС является то, что имеют место случаи, когда действительно правильное решение относительно классификации многих товаров не может быть принято ни таможенным органом, ни декларантом. Так как отсутствуют необходимые данные и рекомендации по классификации именно этих товаров.

⁴⁴Анализ судебной практики по оспариванию законности решений таможенных органов по классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС http://vfita.customs.ru/vfita/images/stories/journal_2018-3_01alekseeva.pdf

⁴⁵Обзор судебной практики по спорам, связанным с обжалованием решений, действий (бездействия) таможенных органов и (или) их должностных лиц, принятых по результатам проведения таможенного контроля после выпуска товаров <http://customs.ru/folder/651/document/152724>

⁴⁶Актуальные вопросы классификации товаров по единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и определения страны происхождения товаров: материалы семинара-совещания. Белокуриха, 2016.

Анализ существующей судебной практики наглядно показывает, что не малая доля судебных споров между декларантами и таможенными органами обычно решается в пользу декларантов. Это, зачастую, связано только с тем, что представитель таможенного органа не смог обосновать выбор того или иного классификационного кода.

Огромным недостатком имеющейся литературы можно назвать малое внимание вопросу правильной классификации товара, хотя это является неотъемлемой частью таможенного дела. При рассмотрении дел об оспаривании решений таможенных органов по классификации товаров, суд обязан лишь оценить правильность или неправильность такой классификации. В случае если будет установлено, что классификация товаров произведена неправильно, суд признает решение таможенного органа недействительным.

В настоящее время судебная практика таможи, связанная с обжалованием решений по классификации товаров в соответствии с ТН ВЭД, условно делится на такие категории споров:

– процесс об оспаривании решения по классификации, принимаемого как таможенной, так и таможенным постом в процессе таможенного декларирования и после выпуска товара;

– процесс об оспаривании действия таможенного органа относительно взыскания задолженности по уплате таможенных платежей, которая возникла в результате принятия решения по классификации;

– процесс о признании незаконным постановления таможи о привлечении к административной ответственности⁴⁷.

Проигрыш дел в суде может произойти по следующим причинам:

- наличие технических опечаток;
- сложности в однозначной и конкретной идентификации товаров;
- отсутствуют аналоги данных товаров.

⁴⁷Защита интересов таможи в судах по делам, связанным с обжалованием решений таможи по классификации товаров в соответствии с ТН ВЭД
https://ozlib.com/875218/ekonomika/zaschita_interesov_tamozhni_sudah_delam_svyazannym_obzhalovaniem_resheni_y_tamozhni_klassifikatsii_tovarov_so

Очень важным фактом является то, что судебные акты, которые приняты не в пользу таможенного органа, в последствии подвергаются тщательному изучению вышестоящим таможенным органом. Так же важную роль имеет порядок подготовки должностных лиц для участия в судебных заседаниях. С учётом особой сложности данных видов споров, процессы в которых рассматриваются вопросы правильности классификации товара и транспортных средств обычно ведут опытные и высококвалифицированные сотрудники таможенных органов.

Сложность рассмотрения аналогичных дел состоит в том, что для достижения положительного результата необходимо постоянное исследование как судебной практики в данной сфере, так и разных рекомендаций, справочников и других документов, с целью сбора неопровержимых доказательств выбора того или иного кода для классификации товара.

Так же успех декларанта или таможенного органа в процессе рассмотрения дела зависит от количества имеющейся судебной практики, относящейся именно к данному или похожим товарам.

Представляется более вероятным, что при рассмотрении дела суд примет ту же сторону, которая была и в ранее прошедшем процессе. Поэтому таможенные органы стараются внимательно изучать судебную практику. И если при рассмотрении дела суд принял сторону декларанта, то представителем таможенного органа подробно изучаются причины поражения процесса в ходе судебных заседаний.

В ходе подготовки к судебным разбирательствам возникает потребность в поиске дополнительных доказательств, которые направлены на:

- объяснение суду единичных определений и положений;
- опровержение аргументов, которые изложены заявителем в имеющемся исковом заявлении;
- исключение возможности двойной трактовки существующих в деле доказательств.

Согласно п. 5 статье 200 Арбитражного процессуального кодекса РФ

«Судебное разбирательство по делам об оспаривании ненормативных правовых актов, решений и действий (бездействия) органов, осуществляющих публичные полномочия, должностных лиц» обязанность доказывать законность принятия оспариваемого решения, а также обстоятельств, послуживших основанием для его принятия, возлагается на орган или лицо, которые приняли указанное решение.

Таможенные органы обязаны представить суду необходимые доказательства относительно правомерности и законности оспариваемых решений о классификации товаров по ТНВЭД, в том числе и информацию, которая подтверждает сомнительность доказательств заявителей – участников внешнеэкономической деятельности.

К фактам, которые могут подтвердить сомнительность доказательств, предъявленных заявителями суду, могут являться:

– наличие противоречий нормам, которые содержатся в Таможенном кодексе ЕАЭС, нормативно-правовым актам относительно классификации товара;

– необоснованность использования определённых правил толкования ТН ВЭД, на которые опирается заявитель;

– расхождение идентификационных признаков и свойств товаров тексту товарной позиции, субпозиции и примечаниям ТН ВЭД, на которые присутствуют ссылки в исковом заявлении, и т.п.

Перечисленный комплекс действий имеет одну главную цель: достижение однозначности при классификации товара. Если присутствуют сомнения в правильной классификации товара, тогда таможенный орган обязан провести отбор проб товара и соответствующее экспертное исследование, которое подтвердит правомерность решения по классификации.

Подводя итог всему вышесказанному можно резюмировать, что процесс оспаривания решения таможенного органа о классификации товаров по ТНВЭД ЕАЭС очень сложный и трудоёмкий процесс. В нём всегда присутствуют две стороны: должностные лица таможенных органов и

декларант. В итоге зачастую споры выигрывают те, чьи аргументы и предоставленные доказательства являются правдивее и весомее.

Очень много судебных дел по спорным вопросам касаются недостоверного определения классификации товара, которые влекут за собой большие таможенные платежи.

3.3 Анализ таможенного контроля товаров, помещаемых под таможенную процедуру временного ввоза Благовещенской таможни

В настоящее время в результате создания ЕАЭС, а так же существующими кризисными явлениями в экономике и постоянно вводимыми санкциями против России таможенные органы приобретают особую значимость в существующей системе исполнительной власти. Именно их можно назвать одним из инструментов осуществления экономической политики, принятой государством в существующей ситуации рыночной экономики, главным образом посредством принятия непосредственного участия в обеспечении поступления налогов в бюджет. Кроме того, налоговые органы осуществляют функцию таможенного декларирования, обеспечения поступления таможенных пошлин, уплаты таможенных сборов, а так же гарантирования защиты прав интеллектуальной собственности.

Благовещенская таможня – это одно из структурных подразделений Дальневосточного таможенного управления. Работа Благовещенской таможни осуществляется на территориях Амурской области и Республики Саха (Якутия). При этом Республика Саха (Якутия) - это самый крупный административный субъект нашей страны.

В настоящий момент Благовещенская таможня состоит из 26 структурных подразделений аппарата таможни и пяти таможенных постов, к которым относятся: Благовещенский; Нерюнгринский; Полярковский; Тындинский; Якутский⁴⁸.

Если говорить о результатах работы Благовещенской таможни в последние годы, то можно отметить следующее.

⁴⁸Общая информация о таможне <http://dvtu.customs.ru/folder/129955>

За 2017 г. участниками внешнеэкономической деятельности на имеющиеся таможенные посты было подано 7891 деклараций на товары. Таможенный орган оформил свыше 713 тыс. тонн грузов. При этом совокупная стоимость всех отправок грузов достигла 285,7 млн. долл. США. Доходы Федерального бюджета в виде таможенных платежей превысили 3 млрд 318 млн. руб.⁴⁹.

Внешнеэкономическая деятельность в сфере работы таможенного органа в 2017 г. осуществлялась 494 участниками ВЭД: из них 424 юридических лица и 70 индивидуальных предпринимателей.

Необходимо отметить, что экспортировали товары в 14 стран. Общий объём экспорта достиг 609 тыс. т. Главным торговым партнером по-прежнему является Китай (порядка 99% стоимости всего оборота). Общая стоимость экспорта достигла 127,4 млн. долл. США.

Если рассмотреть структуру экспорта в разрезе товаров, то в стоимостном выражении порядка 66% составляли продовольственные товары и сельскохозяйственное сырьё, немного более 27% – древесина и целлюлозно-бумажные изделия, 3,9% – металлы и изделия из них. Кроме того, в 2017 г. на экспорт было поставлено порядка 197,9 тыс. т. соевых бобов и злаков, общая стоимость которых составила 64,2 млн. долл. США.

Ежегодно таможенными органами проводятся оперативно-розыскные мероприятия. В 2017 г. по итогам таких мероприятий таможня возбудила 11 уголовных дел, а так же 798 дел об административных правонарушениях.

К главным предметам административных правонарушений относились: товары народного потребления, обувь, алкогольная продукция, транспортные средства и запасные части к ним, электрошоковые устройства, кастеты и рыболовные сети⁵⁰.

В 2018 г. пристальное внимание таможенных органов уделялось вопросам подготовки подразделений с учётом работы в условиях строительства

⁴⁹Итоги работы Благовещенской таможни в 2017 году [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://vch.ru/event/view.html?alias=itogi_raboty_blagoveschenskoi_tamoghni_v_2017_godu – 10.06.2020.

⁵⁰О работе благовещенской таможни в 2017 г. <http://dvtu.customs.ru/news/document/79469?print=1>

мостового перехода через реку Амур, а так же открытия международного пункта пропуска Джалинда – Мохэ.

По завершению реконструкции пункта пропуска Джалинда – Мохэ ожидается оживление внешнеэкономической деятельности на Севере Амурской области. Прогнозируют, что ежедневно через границу в указанном пункте пропуска будет перемещаться порядка 2 тыс.т. внешнеторгового груза, а так же порядка 100 грузовых автотранспортных средств и порядка 1000 пассажиров.

Кроме того составленные прогнозы учитывают рост объёмов перемещаемых через таможенную границу физических лиц, транспорта, а так же строительных материалов. Это связано со строительством газопровода «Сила Сибири» и последующей транспортировкой газа в Китай.

Необходимо отметить, что в новом таможенном кодексе имеется большое количество изменений. Например, изменения затронули такую таможенную процедуру, как транзит. Кодекс закрепляет перечень новых таможенных операций, которые должны применяться для осуществления процедуры транзита. Данный перечень касается операций аннулирования выпуска товаров, прекращения процедур транзита либо пролонгация сроков для завершения действия таможенной процедуры транзита.

Благовещенская таможня за 2019 год перечислила 5,2 миллиарда рублей в федеральный бюджет, что на 644 миллиона рублей больше, чем за 2018 год.

За 2019 год сотрудники Благовещенской таможни оформили 8560 деклараций на товары, из них 1627 деклараций выпущено в автоматическом режиме. Таможенные посты оформили более 406 тыс.т. грузов. При этом совокупная стоимость всех осуществлённых грузовых отправок достигла 767,4 млн.долл.США. Во внешней торговле в регионе ответственности Благовещенской таможни участвовали 458 юридических лиц и 63 индивидуальных предпринимателя.

Экспортировались товары в 14 стран мира: КНР, США, Германию, Польшу, Узбекистан. Основным торговым партнером является Китайская

Народная Республика. В общем объёме товарооборота торговля с КНР составляет более 50%. Если посмотреть структуру экспорта товаров, то 87 % всей стоимости экспорта - это продовольственные товары и сельскохозяйственное сырьё, 3% пришлось на древесину и целлюлозно-бумажные изделия.

По линии правоохранительной деятельности за 2019 год Благовещенской таможней было возбуждено 16 уголовных дел, а так же 1114 дел относительно совершённых административных правонарушений. Главными предметами правонарушений явились: одежда, обувь, бижутерия, сотовые телефоны, часы, косметика, алкоголь, дериваты (части) животных, валюта, цифровая техника.

Среди основных задач, поставленных перед коллективом на 2019 г. - концентрация усилий с учетом начала работы автомобильного мостового перехода «Каникурган» через реку Амур, строительства таможенно-логистического терминала «Канатная дорога», увеличения поставок технологического оборудования и металлоконструкций для дальнейшего строительства Амурского газоперерабатывающего завода и началом строительства новых объектов на его территории.

Процедуру временного ввоза товаров по праву называют одной из самых сложных процедур, во время применения которой очень часто возникает комплекс трудностей и проблем:

- несоблюдение срока, отведённого для оформления товара и транспортных средств, по причине отсутствия нужной информации;
- нарушение срока временного ввоза товара, что, влечёт несвоевременный обратный вывоз товара с таможенной территории ЕАЭС;
- большое число совершаемых административных правонарушений является причиной для создания необходимости принятия дополнительных мер по реализации контроля за ввозимым товаром, транспортными средствами и управлением рисками на Благовещенской таможне.

При этом нельзя отрицать того факта, что таможенная процедура временного ввоза товаров – это одна из самых результативных и

востребованных процедур в настоящее время. Одновременно с этим изменения в существующем Таможенном законодательстве ЕАЭС, а так же в России, законодательные нормы, регулирующие условия применения таможенных процедур, включая и временный ввоз, требуют существенных корректировок и совершенствования.

Одним из вариантов решения перечисленных выше проблем, является введение процедуры предварительного информирования.

С 1 июля 2019 г. на Благовещенской таможне было введено обязательное предварительное информирование о товаре, который ввозится на территорию ЕАЭС на водном транспорте⁵¹.

Еще в 2018 г. с помощью технологии предварительного информирования в пункте пропуска Благовещенск-Хэйхэ было оформлено 504 речных судна: 175 отечественных судов и 329 иностранных (суда из КНР). В 2017 году с помощью данной технологии было оформлено 446 речных судов: 166 российских и 280 судов КНР.

В Благовещенской таможне технология предварительного информирования на водном транспорте реализуется с 2017 года в отношении товаров, ввозимых через пункт пропуска Благовещенск-Хэйхэ в регионе деятельности Благовещенского таможенного поста.

Предварительное информирование направлено на сокращение времени совершения таможенных операций и повышение эффективности таможенного контроля, что позволяет экономить временные и финансовые затраты для участников внешнеэкономической деятельности.

В ЕАЭС указанная система предварительного таможенного информирования допускает принятие информации посредством интернета от участников ВЭД. После этого информация сохраняется в базе данных Благовещенской таможни. При этом у таможенных органов имеется право получения необходимой предварительной информацией. Это делается путём

⁵¹С 1 июля 2019 года вводится обязательное предварительное информирование на водном транспорте <http://dvtu.customs.ru/folder/130929/document/176730>

оформления соответствующего запроса. Запрос на получение предварительной информации можно оформить на товар и транспортные средства, которые ввозят на территорию ЕАЭС.

Существует ряд требований, которым должна удовлетворять процедура предварительного информирования⁵²:

- каждая партия товара имеет свой пакет документов;
- каждая партия товара должна иметь уникальную идентификацию (по рекомендациям ВТО);
- информация о товаре должна соответствовать Таможенной модели данных ВТО;
- предварительная информация должна быть подготовлена согласно требованиям ФТС России;
- информация должна иметь качественную защиту от возможности подмены, корректировки.

В ЕАЭС с целью проведения предварительного информирования участник ВЭД имеет возможность обратиться в специализированные фирмы-посредники, которые оказывают услуги по передаче информации в ФТС.

При этом существует возможность и самостоятельной подачи предварительной информации. Это можно сделать либо через Web-портал электронного предоставления сведений, либо путём подключения к Единой автоматизированной системе таможенных органов России (ЕАИС).

Относительно второй указанной проблемы можно отметить следующее. Данная проблема наиболее часто возникает во время временного ввоза транспортных средств по причине существования большого количества отличий от общих правил. Поэтому необходимо уделить внимание общим моментам и наиболее часто встречающимся ошибкам.

Согласно действующему законодательству товаром, который временно ввезен на территорию ЕАЭС, имеет право пользоваться только одно лицо,

⁵²Памятка для участников ВЭД по нормативному правовому регулированию вопросов перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС <http://customs.ru/uchastnikam-ved/spravochnaya-informacziya/pamyatka>.

которым получено разрешение на использование процедуры временного ввоза. Ранее данная норма в таможенном кодексе отсутствовала. Возможно, именно данный факт и является причиной частых нарушений.

В случае, когда декларантом планируется передача временно ввезенного товара другому лицу, то необходимо поставить в известность Благовещенскую таможенную и оформить согласие таможенного органа на эту процедуру.

3.4 Пути совершенствования применения таможенной процедуры временного ввоза

В ходе анализа существующей правоприменительной практики (см. п. 3.1) было выявлено, что имеют место определённые спорные моменты. Такие ситуации требуют дополнительного подробного рассмотрения.

Имеются прецеденты, когда судом принимается решение в пользу декларанта о применении кода ТН ВЭД. Однако одновременно с этим и мнение таможенных органов относительно классификации товаров так же можно трактовать как правильное⁵³.

Для решения подобных спорных ситуаций нужна разработка подробного алгоритма, который регламентировал поведение таможенных или судебных органов в аналогичных ситуациях. При этом необходимо для начала определить, каким условиям должна соответствовать ситуация для применения алгоритма.

Например, судебные органы принимают позицию декларанта, если существует более пяти аналогичных дел, выигранных участников ВЭД.

Так же можно использовать финансовый критерий – выигранные декларантами процессы превышают определённую сумму компенсации таможенных пошлин (например 10 млн.руб.).⁵⁴

Чёткая и подробно проработанная система использования предлагаемого алгоритма может привести к тому, что значительно уменьшится отрицательная

⁵³ Алгоритм подготовки материалов к защите интересов таможенной службы в части классификации товаров в судах <https://cyberleninka.ru/article/n/algoritm-podgotovki-materialov-k-zaschite-interesov-tamozhennoy-sluzhby-v-chasti-klassifikatsii-tovarov-v-sudah>

⁵⁴ В ФТС России обсудили результаты правоприменительной практики. URL: <http://www.tks.ru/news/nearby/2018/04/11/0006>

судебная практика в ходе рассмотрения поров по классификации по ТН ВЭД.

В Постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 12.05.2016 № 18 указано, что если таможенный орган допустил ошибку при классификации товара, то судебным органам для вынесения собственного решения относительно классификации товара допускается руководствоваться различными рекомендациями, информацией от Всемирной таможенной организации согласно ст. 7 Конвенции, если Россией не был объявлен официальный отказ от использования данных рекомендаций и нормативных актов.

В России имеется программа по развитию ФТС. Данной программой предусмотрено следующее. Федеральная таможенная служба в качестве одного из важных направлений своей деятельности должна достичь эффективной совместной работы с такими службами, как судебные органы, прокуратура и другие органы государственной власти. Целью данного сотрудничества является достижение согласия в трактовке и использовании имеющейся нормативно правовой базы ЕАЭС и РФ в сфере таможенной работы.⁵⁵

Данное направление было бы перспективным и в части применения международных норм материального права по классификации товаров. Однако огромное число споров, связанных с таможенным делом, объективно требует создания профессионального специализированного арбитражного суда, способного рассмотреть спор качественно не только с правовой точки зрения, но и с учетом специфики того или иного перемещаемого товара, т. к. рассмотрение таких споров, как правило, требует наличия специальных знаний. Особенно с учётом того, что они могут быть сформированы в рамках системы судов общей юрисдикции. Это подразумевает определённую специализацию судей, повышение их квалификации, позволит привести к единообразному трактованию и использованию законодательства, к уменьшению количества ошибок, допускаемых судом.

⁵⁵ Комплексная программа развития ФТС России на период до 2020 года. URL: http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=25512 &Itemid=2727

Многие экономисты и учёные занимались вопросами классификации товаров. В ходе своих исследований они выделили следующие сложности⁵⁶:

- применение понятийного аппарата:

а) неоднозначная трактовка некоторых терминов в ТН ВЭД национальных и международных стандартах;

б) ошибки и неточности ТН ВЭД, возникающие в процессе перевода Гармонизированной системы;

в) различные трактовки одних и тех же терминов в торговой практике и в товарной номенклатуре.

- применение Основных правил интерпретации (ОПИ):

а) для определения кода товара необходимо последовательно руководствоваться ОПИ, однако участники ВЭД не всегда соблюдают данные правила;

б) сложности в применении ОПИ в процессе классификации товара.

Не смотря на то, что с одной стороны круг проблемных вопросов в области классификации товара и транспортных средств чётко определён, с другой стороны очень сложно решить указанные трудности комплексно.

Это обусловлено огромным разнообразием товаров и транспортных средств. Поэтому для максимально эффективного решения необходима детальная разработка рекомендаций по наиболее сложным и спорным вопросам. Все попытки составить универсальную схему классификации будут приводить к дальнейшим спорам и судебным процессам.

Однако, не смотря на определённый перечень недостатков и сложностей, та судебная практика по вопросам классификации товара по ТН ВЭД, которая нарабатывается в настоящее время, может считаться адекватной и достоверной.

Таким образом, формирующаяся судебная практика относительно вопросов классификации товара по ТН ВЭД ЕАЭС считается однозначно

⁵⁶ Анализ судебной практики по оспариванию законности решений таможенных органов по классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС http://vfirta.customs.ru/vfirta/images/stories/journal_2018-3_01alekseeva.pdf

объективной главным образом благодаря сложности использования международных норм права относительно классификации товара и регулярных изменений как в международной классификационной системе – Гармонизированной системе описания и кодирования товаров, которая пересматривается один раз в пять лет, так и, соответственно, в ТН ВЭД ЕАЭС⁵⁷.

Процедура временного ввоза, без сомнений, одна из самых сложных таможенных процедур, при использовании которой зачастую возникает большое количество трудностей и проблем:

- допущение незаконного пользования, распоряжения и передачи товара и транспортного средства другим лицам при отсутствии разрешений таможенного органа;

- несоблюдение срока временного ввоза товара, что может повлечь за собой последующее нарушение срока обратного вывоза товара с таможни;

- транспортные средства имеют шансы стать объектом совершения правонарушения таможенного законодательства, что может повлечь их изъятие;

- декларант имеет возможность изменять по своему усмотрению сведения о цели использования товара и транспортных средств, это влечёт за собой нарушение им условий помещения товаров под таможенную процедуру допуска, это ведет к тому, что товары, ввозимые для коммерческих целей могут не облагаться таможенными пошлинами и налогами, а следовательно, имеется риск недополучения в государственную казну денежных средств⁵⁸.

С целью решения вышеперечисленных сложностей в случае применения таможенной процедуры временного ввоза и вывода всей системы таможенного

⁵⁷Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза: решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16.07.2012 № 54.

⁵⁸Анализ судебной практики по оспариванию законности решений таможенных органов по классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС http://vfirta.customs.ru/vfirta/images/stories/journal_2018-3_01alekseeva.pdf

дела ЕАЭС на новый уровень, необходимо разработать и внедрить предложения, относительно временного ввоза.

К вариантам совершенствования таможенной процедуры допуска можно отнести:

- ввод единого электронного документа, который позволит отслеживать законность передачи товара и транспортных средств другим лицам, это позволит уменьшить количество нарушений законодательства в сфере таможенной процедуры допуска;

- декларация товара и транспортных средств с использованием современных программных комплексов, а так же осуществление интегрированного электронного контроля с другими государственными органами для проверки правильности использования товара, что значительно повысит таможенный контроль за таким товаром, а кроме того даст возможность собрать необходимую информацию о товаре благодаря обмену данными с другими ведомствами;

- ужесточение контроля за своевременностью обратного вывоза товара и транспортных средств при помощи электронных деклараций и использование более строгих санкций к декларантам;

- систематический контроль за применением товара и транспортных средств, временно ввезенных на таможенную территорию, это даст возможность получить оперативную информацию о месте нахождения этого товара, об его использовании и сроках обратного вывоза.

Реализация предложенных мероприятий позволит уменьшить частоту случаев нарушения таможенного законодательства, добиться своевременного обратного вывоза товара и транспортных средств, а соответственно, будут перспективы для совершенствования работы таможенных органов в РФ и в ЕАЭС.

По изученным вопросам можно сформулировать следующие выводы.

Временный ввоз по праву признается одной из наиболее сложных таможенных процедур, в ходе применения которой очень часто появляются

проблемы и сложности. Данные проблемы могут касаться незаконного пользования, распоряжения и передачи товара и транспортных средств другому лицу без получения разрешения таможенного органа; нарушения срока временного ввоза товара, что влечёт за собой нарушение срока обратного вывоза товара с таможенной территории ЕАЭС; транспортное средство может стать предметом совершения правонарушения таможенного законодательства, что повлечёт его изъятие; предоставление в таможенных документах информации о цели использования товара и транспортных средств, которую декларант часто может изменить по своему усмотрению.

Чтобы эффективно справиться с указанными сложностями при использовании таможенной процедуры временного ввоза, необходима разработка и реализация предложений, касающихся временного ввоза.

Осуществлённый выше анализ выявил достаточно много проблемных мест в указанной сфере законодательства ЕАЭС. Обобщая данные проблемные места можно условно разделить их на две группы:

- имеются пробелы в законодательстве ЕАЭС в указанной сфере;
- отсутствие чёткости формулировок при описании нормы, которые допускают двойное толкование.

Рассмотрим наиболее важные вопросы, требующие детальной проработки.

Существует пробел в законодательстве относительно определения количества товара и его таможенной стоимости, когда процедура временного ввоза меняется на выпуск для внутреннего потребления.

Декларант должен составить новую таможенную декларацию при осуществлении вышеописанной процедуры. При заполнении новой декларации ставка таможенной пошлины и курс валют указываются согласно первой декларации. Далее в документе требуется заполнить информацию о количестве и стоимости товара. Данные характеристики могли измениться с течением времени.

Для ликвидации данного недостатка действующего законодательства можно внести следующие изменения в п. 1 ст. 284 ТК ЕАЭС:

Если временно ввезенный товар помещается под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, то таможенная стоимость, количество товара, ставка ввозной таможенной пошлины, налогов и курс валют, устанавливаемый в соответствии с законодательством государства – члена ЕАЭС, определяются на день регистрации таможенным органом таможенной декларации, поданной для помещения товаров под таможенную процедуру временного ввоза.

В обязанности декларанта входит внесение обеспечения уплаты таможенных пошлин налогов в случае открытия и в случае завершения процедуры временного ввоза.

Согласно ФЗ «О таможенном регулировании в РФ» товар, помещённый под процедуру временного ввоза и реэкспорта считается условно выпущенным и требует обеспечения уплаты таможенных пошлин налогов.

Закон требует предоставить обеспечение до выпуска товара. В итоге возникает ситуация, что декларанту необходимо предоставить обеспечение дважды.

Вариантом решения данного вопроса может быть принятие издание приказа или разъясняющего письма ФТС России. Данный документ будет содержать следующую норму: в случае помещения товара под процедуру реэкспорта после процедуры временного ввоза таможенный орган обязан принять обеспечение уплаты таможенных пошлин, налогов, которое предоставлялось в процессе открытия процедуры временного ввоза, и не имеют права требовать дополнительного обеспечения.

Таможенные платежи, в том числе периодические, а также проценты при выпуске для внутреннего потребления в процедуре временного ввоза исчисляет декларант. То есть он обязан не только перечислить средства на счет Федерального казначейства и представить подтверждающие документы на таможенный пост, но и самостоятельно исчислить полагающиеся платежи и

задекларировать их. Каким образом это должно происходить в законодательстве не указано. Конкретно, не решены вопросы о том, как декларировать периодические платежи при каждой уплате, а также проценты за отсрочку при выпуске товаров для внутреннего потребления после процедуры временного ввоза.

С целью решения указанной проблемы и конкретизации отдельных положений законодательства возможно издание методических рекомендаций по применению и декларированию таможенных платежей в процедуре временного ввоза, в которых будут прописаны все процедурные действия таможенных органов и декларанта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе проведенного исследования были сделаны следующие выводы.

В настоящее время происходит завершение кодификации нормативно-правовой базы ЕАЭС и Единого экономического пространства. Создаваемая нормативно-правовая база должна систематизировать существующее законодательство Союза, кроме того в её задачи входит анализ действующих нормативных актов с целью их доработки или полной отмены, а так же выявление и заполнение пробелов законодательства стран участниц и достижение согласованности действующих нормативно-правовых актов.

К источникам правового регулирования разрешительной системы относятся:

- в области российского законодательства в первую очередь таким нормативным актом является Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения».

Постановление Правительства РФ № 89 «Правила выдачи российских разрешений иностранным перевозчикам, а также иностранных и многосторонних разрешений российским перевозчикам»;

- двусторонние межправительственные соглашения о международном транспортном сообщении;

- многосторонние международные соглашения.

Одним из ключевых элементов интеграции государств-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) можно назвать техническое регулирование. Благодаря ему появляется возможность устранения большого количества существующих технических барьеры в торговле. Кроме того, техническое регулирование можно назвать одним из существующих приоритетных направлений для роста конкурентоспособности продукции отечественного производителя, обновления промышленности, обеспечения не только высокого качества и безопасности продукции, но и процесса

производства, защиты интересов государств-членов ЕАЭС. В сфере технического регулирования используются преимущественно два типа документов: это сертификат соответствия, а так же декларация соответствия.

В работе был проведён обзор внешнеэкономической деятельности Амурской области в 2017-2019 гг. По его результатам можно отметить следующее.

Количество участников внешнеэкономической деятельности в Амурской области ежегодно увеличивается. Так же ежегодно наблюдается увеличение внешнеторгового оборота. При этом экспорт так же ежегодно увеличивается, а импорт характеризуется нестабильной динамикой – увеличение в 2018 г. по сравнению с 2017 г. и уменьшение в 2019 г. по сравнению с 2018 г. Количество стран-контрагентов так же демонстрирует ежегодный прирост.

Если рассматривать внешнеторговый оборот Амурской области с группами стран, то наибольшая часть внешнеторгового оборота приходилась на страны ЕАЭС. Однако если в 2018 г. наблюдался прирост по сравнению с 2017 г. на 23,4 %, то в 2019 г. внешнеторговый оборот в данном направлении уменьшился на 9,3 %.

Огромными темпами идет прирост внешнеторгового оборота со странами ОЭСР – прирост в 2018 г. в 3 раза и в 2019 г. в 2,2 раза. Прирост внешнеторгового оборота со странами ЕС составил 3,4 и 4,7 раза соответственно.

Если рассматривать структуру экспорта Амурской области по странам, то лидирует Китай. В товарной структуре экспорта наибольшая доля приходилась на продовольственные товары и на минеральные продукты (в частности на топливно-энергетические товары).

Если рассматривать импорт в Амурскую область, то тут так же лидирует Китай. В товарной структуре импорта преобладает машиностроительная продукция. Так же значительная доля импорта приходится на продовольственные товары, продукцию химической промышленности, минеральные продукты.

Одним из действий таможенного контроля при перемещении товара и транспортных средств через границу – это контроль правильности классификации перемещаемого товара по ТН ВЭД ЕАЭС. Так как размер ставки ввозных и вывозных таможенных пошлин находится в зависимости от присвоенного товару кода по ТН ВЭД ЕАЭС. А соответственно также размер уплачиваемого таможенного платежа; использование по отношению к товару и транспортным средствам в том числе и нетарифных мер.

По итогам проверки правильности отнесения товара к определённому коду классификации товара по ТН ВЭД возможны два варианта: верное определение классификации товара классификация товара и неверное определение классификации товара.

Проведённый анализ судебной практики выявил, что спорные ситуации относительно вопросов идентификации и классификации товаров в области таможенного регулирования существуют до сих пор. Анализ показывает, что существует положительная и отрицательная практика в случае разных позиций, как таможенных органов, так и участников ВЭД. В решениях результате по одним делам по оспариванию решений таможенных органов, принимаются судами в пользу декларанта, а по другим - отказывают декларантам в удовлетворении требований.

Наличие противоречивой судебной практики в сфере обжалования законности классификационных решений обусловлено такими факторами: позиции судебных и таможенных органов могут существенно отличаться, а так же в разных судах допускается могут применяться разные подходы к использованию положений существующего таможенного законодательства ЕАЭС.

Процедуру временного ввоза товаров по праву называют одной из самых сложных процедур, во время применения которой очень часто возникает комплекс трудностей и проблем. При этом нельзя отрицать того факта, что таможенная процедура временного ввоза товаров – это одна из самых результативных и востребованных процедур в настоящее время.

Изучение правоприменительной практики показало, что имеют место ситуации, когда по решениям относительно классификации товаров происходит формирование отрицательной судебной практики, однако при этом и позиция таможенных органов является правильной и не может быть изменена.

В качестве направлений совершенствования таможенной процедуры допуска можно выделить: ввод единого электронного документа, который позволит проследить законность передачи товара или транспортных средств другим лицам; декларирование с применением современных программных продуктов товаров и осуществление интегрированного электронного контроля с другими государственными органами; ужесточение контроля за соблюдением сроков обратного вывоза товара и транспортных средств при помощи электронного декларирования и использование более строгих санкций к декларантам; непрерывное наблюдение и контролирование использования товара и транспортных средств, которые временно ввезены на таможенную территорию ЕАЭС. Реализация указанных мероприятий позволит уменьшить количество нарушений таможенных процедур.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1 Алгоритм подготовки материалов к защите интересов таможенной службы в части классификации товаров в судах [Электронный ресурс] – Режим доступа :<https://cyberleninka.ru/article/n/algorithm-podgotovki-materialov-k-zaschite-interesov-tamozhennoy-sluzhby-v-chasti-klassifikatsii-tovarov-v-sudah> - 10.04.2020.

2 Анализ судебной практики по оспариванию законности решений таможенных органов по классификации товаров по ТН ВЭД ЕАЭС [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://vfrta.customs.ru/vfrta/images/stories/journal_2018-3_01alekseeva.pdf - 10.04.2020.

3 Андреева, Е.И. Об оспаривании решений о классификации товаров / Е.И. Андреева // Компетентность. 2012. - № 9–10/100–101. - С. 55–59.

4 Байнев, В. Подходы к согласованию промышленной политики стран Таможенного союза и ЕЭП: неоиндустриализация и вертикальная интеграция / В. Байнев // Экономист. - 2014. - № 2. - С. 59-67.

5 Бакаева, О.Ю. Актуальные вопросы унификации таможенного регулирования в рамках ЕАЭС/ О.Ю. Бакаева // Евразийский юридический журнал. - 2017. - № 5. - С. 16-31.

6 Барамзин, С.В. Управление качеством таможенной деятельности : монография / С.В. Барамзин - М. : Изд-во Российской таможенной академии, - 2009. - 324 с.

7 Благовещенские таможенники подвели итоги деятельности в 2018 году [Электронный ресурс] – Режим доступа :<http://dvtu.customs.ru/news/document/78319> - 27.04.2020.

8 В ФТС России обсудили результаты правоприменительной практики. [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://www.tks.ru/news/nearby/2018/04/11/0006> - 04.05.2020.

9 Вардомский, Л.Б. Транзитная политика России в контексте

регионализации постсоветского пространства / Л.Б. Вардомский // Европейский вектор экономического развития, 2012. - № 2 (13). - С. 485-493.

10 Заполнение графы 31 «Грузовые места и описание товаров» таможенной декларации [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://www.alta.ru/education/declaration/gr31/> - 04.05.2020.

11 Защита интересов таможи в судах по делам, связанным с обжалованием решений таможи по классификации товаров в соответствии с ТН ВЭД [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://ozlib.com/875218/ekonomika/zaschita_interesov_tamozhni_sudah_delam_svyazannym_obzhalovaniem_resheniy_tamozhni_klassifikatsii_tovarov_so - 04.05.2020.

12 Зиядуллаев, Н. Евразийский экономический союз: проблемы и перспективы / Н. Зиядуллаев // Экономист. - 2014. - № 10. - С. 77-89.

13 Зуев В.Н. Наднациональный механизм в теории интеграции / В.Н. Зуев //Мировая экономика и международные отношения. - 2011. - № 4. - С. 32-37.

14 Итоги работы Благовещенской таможи [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://www.custom-house.ru/news/11729.html> - 10.06.2020.

15 Итоги работы Благовещенской таможи в 2017 году [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://vch.ru/event/view.html?alias=itogi_raboty_blagoveschenskoj_tamoghni_v_2017_godu – 10.06.2020.

16 Классификация по ТН ВЭД ЕАЭС [Электронный ресурс] – Режим доступа : https://www.alta.ru/tnved/classification_rules/ - 04.05.2020.

17 Козырин, А.Н. Таможенное право России. Общая часть : учеб.пособие / А.Н. Козырин. - М. : СПАРК, 2016. - 189 с.

18 Комментарии к Таможенному кодексу Российской Федерации / ред. Ю.Ф. Азарова. - М. : Норма-Инфра-М, 2017. - 624 с.

19 Комплексная программа развития ФТС России на период до 2020 года. [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=25512

&Itemid=2727 - 10.04.2020.

20 Кудряшов, Н. Транзитный потенциал: сущность, факторы реализации, подход к оценке / Н.Кудряшов, А.Нечай // Журнал международного права и международных отношений. 2012. - № 3. - С. 92-101.

21 Лебедев, О.Т. Таможенное дело: перспективность применение принципа декомпозиции больших систем / О.Т. Лебедев, А.Ю. Терешенкова // Вестник ИНЖЭКОНа. - 2011. Вып. 1 (44). – С. 250-262.

22 Назаренко, В.М. Таможенное обслуживание внешнеэкономической деятельности / В.М. Назаренко, Назаренко К.С. - М. : Экзамен, 2011. - 315 с.

23 О работе благовещенской таможни в 2017 г. [Электронный ресурс] – Режим доступа :<http://dvtu.customs.ru/news/document/79469?print=1> - 27.04.2020.

24 Обзор внешнеэкономической деятельности Амурской области за 2017 год [Электронный ресурс] – Режим доступа :<http://dvtu.customs.ru/> - 14.05.2020.

25 Обзор внешнеэкономической деятельности Амурской области за 2018 год [Электронный ресурс] – Режим доступа :<http://dvtu.customs.ru/> - 14.05.2020.

26 Обзор внешнеэкономической деятельности Амурской области за 2019 год [Электронный ресурс] – Режим доступа :<http://dvtu.customs.ru/> - 14.05.2020.

27 Обзор положительной судебной практики по судебным делам, связанным с корректировкой таможенной стоимости [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://customsonline.ru/3899-obzor-polozhitelnoy-sudebnoy-praktiki-po-sudebnym-delam-svyazannym-s-korrektirovkoj-tamozhennoy-stoimosti-2-kvartal-2016-g.html> - 04.05.2020.

28 Обзор положительной судебной практики по судебным делам, связанным с корректировкой таможенной стоимости, классификацией товаров в соответствии с ТН ВЭД, возвратом таможенных платежей и привлечением лиц к административной ответственности [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://customsonline.ru/5026-obzor-polozhitelnoy-sudebnoy-praktiki-po-sudebnym-delam-svyazannym-s-korrektirovkoj-tamozhennoy-stoimosti-klassifikatsiej-tovarov-v-sootvetstvii-s-tn-ved-vozvratom-tamozhennykh-platazhej-i-privlecheniem-lits-k-administrativnoj-otvetstvennosti>

sudebnym-delam-svyazannym-s-korrektirovkoj-tamozhennoj-stoimosti-klassifikaciey-tovarov-v-sootvetstvii-s-tn-ved-vozvratom-tamozhennyh-platezhey-i.html - 10.04.2020.

29 Обзор судебной практики по спорам, связанным с обжалованием решений, действий (бездействия) таможенных органов и (или) их должностных лиц, принятых по результатам проведения таможенного контроля после выпуска товаров [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://customs.ru/folder/651/document/152724> - 14.05.2020.

30 Общая информация о таможне [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://dvtu.customs.ru/folder/129955> - 27.04.2020.

31 Организация таможенного контроля [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://xn--24-dlci8j.xn--p1ai/organizaciya-tamozhennogo-kontrolya-leksiya-7.html> - 27.04.2020.

32 Памятка для участников ВЭД по нормативному правовому регулированию вопросов перемещения товаров через таможенную границу ЕАЭС [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://customs.ru/uchastnikam-ved/spravochnaya-informacziya/pamyatka> - 04.05.2020.

33 Получение предварительного решения о классификации товаров в соответствии с ТН ВЭД ЕАЭС [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://customs.ru/document/text/12958=1> - 14.05.2020.

34 Постановление Правительства РФ от 16 февраля 2008 г. № 89 «Об утверждении Правил выдачи российских разрешений иностранным перевозчикам, а также иностранных и многосторонних разрешений российским перевозчикам» [Электронный ресурс] – Режим доступа : <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/92781/> - 03.06.2020.

35 Постановление Правительства РФ от 16 октября 2001 г. № 730 «Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок» [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_33693/ - 03.06.2020.

36 Постановление Правительства РФ от 18 декабря 1997 г. № 1567 «Об

обеспечении исполнения Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП» [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_17145/ - 03.06.2020.

37 Приказ Минтранса России от 17 декабря 2009 г. № 240 «Об утверждении условий распределения иностранных и многосторонних разрешений российским перевозчикам» [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_97171/ - 03.06.2020.

38 Приказ ФТС России от 15 октября 2013 г. № 1940 «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, осуществляющих классификацию товаров и таможенный контроль при проверке правильности классификации товаров по единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза» [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_153559/ - 03.06.2020.

39 Решение Комиссии Таможенного союза от 09 декабря 2011 г. № 877 (ред. от 21.06.2019) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (вместе с «ТР ТС 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств») [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_125114/ - 03.06.2020.

40 Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 16 июля 2012 г. № 54 «Об утверждении единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза» [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133133/ - 03.06.2020.

41 Рыжова, Н. Последствия реформ внешнеэкономической деятельности для приграничных регионов России: политэкономический анализ / Н. Рыжова // Вопросы экономики. – 2011. – № 12. – С. 118-123.

42 С 1 июля 2019 года вводится обязательное предварительное

информирование на водном транспорте [Электронный ресурс] – Режим доступа :<http://dvtu.customs.ru/folder/130929/document/176730> - 04.05.2020.

43 Судебная практика по таможенным спорам: классификация товаров согласно товарной номенклатуре ВЭД [Электронный ресурс] – Режим доступа :https://www.ascon-spb.ru/novosti_i_stati/stati/sudebnaya_praktika_po_tamozhennym_sporam_klassifikasiya_tovarov_soglasno_tovarnoj_nomenklature_ved/ - 10.04.2020.

44 Терешенкова, А.Ю. Формирование организационно-экономического механизма управления качеством таможенных услуг / А.Ю. Терешенкова // Вестник ИНЖЭКОНа. - 2011. - Вып. 5 (48). – С. 359.

45 Тимошин, В.А. Понятие государственного регулирования внешнеторговой деятельности / В.А. Тимошин //Административное право и процесс. - 2011. - № 3. - С. 49-54.

46 Толстая, С.Б. Новации таможенного декларирования товаров по таможенному законодательству Таможенного союза / С.Б. Толстая // Право и экономика. - 2012. - № 2. – С.13-18.

47 Трунина, Е.В. Таможенные органы как субъекты обеспечения безопасности государства: задачи, приоритетные направления / Е.В. Трунина // Современное право. - 2010. - № 4. - С. 79-85.

48 Федеральный закон от 04 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» [Электронный ресурс] – Режим доступа :http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_113658/ - 03.06.2020.

49 Федеральный закон от 08 декабря 2003 г. № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» [Электронный ресурс] – Режим доступа :http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_45397/ - 03.06.2020.

50 Федеральный закон от 08 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [Электронный ресурс] – Режим доступа

:http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72386/d815e149e72342151144533709e7ebcf7aa60b8c/ - 03.06.2020.

51 Федеральный закон от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» [Электронный ресурс] – Режим доступа :
:http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19561/ - 03.06.2020.

52 Федеральный закон от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» [Электронный ресурс] – Режим доступа :
:http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_83079/ - 03.06.2020.

53 Федеральный закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в РФ» [Электронный ресурс] – Режим доступа :
<http://www.consultant.ru/law/hotdocs/11203.html/> - 03.06.2020.

54 Федеральный закон от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании» [Электронный ресурс] – Режим доступа :
http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40241/ - 03.06.2020.

55 Федеральный конституционный закон от 07 февраля 2011 г. № 1-ФКЗ (ред. от 06.03.2019) "О судах общей юрисдикции в Российской Федерации" [Электронный ресурс] – Режим доступа :
http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_110271/ - 03.06.2020.

56 Хрешкова, В.В. Правовое регулирование таможенного декларирования товаров в Таможенном союзе ЕврАзЭС / В.В. Хрешкова // Реформы и право. - 2011. - № 2. – С. 22-27.

57 Хрешкова, В.В. Таможенные операции, связанные с помещением товаров под таможенную процедуру / В.В. Хрешкова [Электронный ресурс] – Режим доступа :
:<https://www.hse.ru/data/2017/04/24/1250008985/%D0%94%D0%B5%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D1%80%D0%92%D1%8B.pdf> - 27.04.2020.