

Е. Д. ЛЫСАК*

Новеллы Таможенного кодекса Евразийского экономического союза

Рассматриваются некоторые положения Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Анализируются особенности таможенного контроля в отношении водных судов. Делается вывод, что совершенствование таможенного законодательства ЕАЭС поможет разрешить проблемы в этой сфере.

Ключевые слова: Таможенный кодекс ЕАЭС, Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК), таможенный контроль, информационная система таможенного органа, Российский международный реестр судов.

E. D. LYSAK

The Novels in the Customs Code of the Eurasian Economic Union

The article deals with some provisions of the Customs Code of the Eurasian Economic Union (EEU). The author gives the analysis to some characteristic features of the customs control in regard with vessels, as well as makes a conclusion that developing customs legislation of the EEU will contribute to problem-solving in this field.

Keywords: Customs Code of the Eurasian Economic Union, the Eurasian Economic Commission (EEC), customs control, customs authority information system, Russian International Register of Vessels.

Этап подписания Договора о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза (ЕАЭС) завершился 11 апреля 2017 г. принятием нового Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС). Имплементация международных соглашений, действующих

ЛЫСАК Евгений Дмитриевич – старший преподаватель кафедры теории и истории государства и права. jurusflot@stl.ru.

LYSAK E.D. – a senior teacher at the Department of the Law and State Theory and History.

* Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16в. Vladivostok Branch of the Russian Customs Academy. 16 v, Strelkovaya street, Vladivostok, Russian Federation, 690034.

в рамках Евразийского экономического союза, принятие во внимание динамично развивающихся современных технологий электронной связи, пожеланий бизнес-сообщества, направленных на упрощение таможенных формальностей, сделали ТК ЕАЭС более детальным, соответствующим требованиям рынка и отстаивающим, в первую очередь, экономические интересы государства и граждан.

Следующим и одним из самых важных этапов для нового нормативно-правового акта станет факт его вступления в законную силу, затем возникнут вопросы о тех нормативно-правовых актах, которые должны быть приведены ему в соответствие, и новых нормативно-правовых актах, которые вступят в силу после принятия ТК ЕАЭС, а также вопрос терминологии, или тех понятиях, которыми будут оперировать все таможенные службы государств, входящих в Евразийский экономический союз.

Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ЕАЭС) – один из основных документов нормативно-правовой базы. В Договоре о Евразийском экономическом союзе¹ зафиксировано, что таможенное регулирование осуществляется в соответствии с Таможенным кодексом ЕАЭС. Он заменит действующий Таможенный кодекс Таможенного союза (ТК ТС) и международные соглашения по вопросам таможенного регулирования, которые были заключены при формировании договорно-правовой базы ранних этапов экономической интеграции – Таможенного союза и Единого экономического пространства.

Правовой статус ТК ЕАЭС – международно-правовой. То есть он вводится в действие с даты получения депозитарием² по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении государствами-членами внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу Договора о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза, но не ранее 1 июля 2017 г.)

Напомним, что ТК ЕАЭС является международным договором, а именно приложением № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза, который подписали пять государств: Армения, Белоруссия, Казахстан, Кыргызстан и Российская Федерация (страны ЕАЭС). Указанные страны с момента подписания Договора о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза приступят к внутригосударственным процедурам, предшествующим ратификации документа.

Таможенный кодекс ЕАЭС повысит уровень унификации и согласованности таможенного регулирования в Евразийском экономическом

¹ Договор о Евразийском экономическом союзе (Астана, 29 мая 2014 г.). Российская Федерация ратифицировала настоящий Договор федеральным законом от 03.10.2014 № 279-ФЗ. Настоящий Договор вступил в силу с 1 января 2015 г. Текст Договора опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации (www.pravo.gov.ru) 16 января 2015 г.

² Функции депозитария возложены на Евразийскую экономическую комиссию.

союзе. Он направлен на обеспечение единого таможенного регулирования на территории стран ЕАЭС.

Таможенный кодекс ЕАЭС более объемный. Он содержит 9 разделов и 60 глав, 4 приложения, всего 455 статей. Среди основных новшеств ТК ЕАЭС можно выделить преимущественно электронное таможенное декларирование³, наделение ЕЭК правом устанавливать нормы беспошлинного ввоза товаров для личного пользования, дополнение перечня сведений, подлежащих заявлению в декларации на товары, сведениями о:

- перевозчике;
- продавце и покупателе товаров
- товарном знаке и товарной марке;
- цене товаров;
- цене и весе нетто единицы товара согласно коммерческим документам.

Кроме того, новый кодекс содержит раздел, где урегулированы правовое положение таможенных органов и вопросы их взаимодействия в рамках ЕАЭС. Так, по новому кодексу выпуск товаров производится не должностным лицом таможенного органа, а с использованием информационной системы таможенного органа. Сокращен также срок выпуска товаров с 1 рабочего дня до 4 часов рабочего времени. Выпуск товаров может быть произведен до завершения таможенного контроля при условии предоставления обеспечения уплаты таможенных платежей.

Отдельный раздел ТК ЕАЭС посвящен практике в сфере таможенного дела и уполномоченным экономическим операторам (УЭО). Например, расширен состав лиц (импортер, экспортер, перевозчик, экспедитор, таможенный представитель, владелец СВХ). Расширен также перечень упрощений – это ускоренное и упрощенное проведение таможенных операций, первоочередной порядок таможенных операций, непредоставление обеспечения при транзите, неустановление маршрута перевозки, выпуск до подачи деклараций, хранение и проведение таможенных операций в помещениях УЭО, приоритетное участие в пилотных проектах. Закреплена возможность получения упрощений в других странах за счет взаимного признания статуса УЭО.

Отметим, что на территории стран ЕАЭС будут применяться единые таможенные правила для оформления заграничных ремонтов морских судов и судов внутреннего водного плавания, зарегистрированных в Российском международном реестре судов (РМРС). Следствием унификации таможенного законодательства выступает необходимость единого образного понимания этого понятия.

³ См. п. 3 ст. 104 ТК ЕАЭС.

Напомним, что с момента создания РМРС возникали арбитражные споры⁴ между судовладельцами и таможенными органами в отношении требований об уплате таможенной пошлины и НДС при ремонте за границей судов, первоначальный ввоз которых был осуществлен с полным освобождением от уплаты таможенной пошлины и НДС. То есть в отношении морского судна и судна внутреннего водного плавания, ранее ввезенного на таможенную территорию Таможенного союза и помещенного под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления с освобождением от уплаты таможенной пошлины и налога на добавленную стоимость в связи с регистрацией в РМРС, впоследствии вывезенного за пределы таможенной территории Таможенного союза в целях проведения ремонта и помещенного под таможенную процедуру «реимпорт», сохраняется статус иностранного товара. Учитывая правовую неопределенность в этом вопросе, по инициативе российской стороны в ТК ЕАЭС были включены положения об освобождении от уплаты таможенных пошлин зарегистрированных в РМРС судов при проведении ремонта за границей независимо от объемов, причин и характера такого ремонта.

Однако не все проблемы, касающиеся таможенного оформления водных судов, урегулированы в полном объеме. Введение в действие ТК ЕАЭС означает, что на территории стран ЕАЭС будут применяться единые таможенные правила для оформления припасов водных судов.

Подпунктом 30 п. 1 ст. 2 ТК ЕАЭС предусмотрено, что припасы – товары:

- необходимые для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания водных судов, воздушных судов и поездов в местах их стоянки и пути следования, за исключением запасных частей и оборудования;

- предназначенные для потребления и (или) использования пассажирами и членами экипажей водных, воздушных судов или пассажирами поездов и работниками поездных бригад, а также для раздачи или реализации таким лицам.

Статьей 281 ТК ЕАЭС определено, что припасы, перемещаемые через таможенную границу союза для нахождения и использования на таможенной территории союза либо вывоза с таможенной территории союза и использования за пределами таможенной территории союза, подлежат таможенному декларированию и выпуску в порядке и на условиях, которые предусмотрены гл. 39, без помещения под таможенные процедуры.

Согласно п. 3 ст. 282 ТК ЕАЭС таможенное декларирование припасов, находящихся на борту водного судна либо в поезде, прибывшем на таможенную территорию союза и убывающем с такой таможенной территории

⁴ См. арбитражные дела № А24-3556/2012, А42-4809/2012.

союза, может осуществляться одновременно с таможенным декларированием транспортного средства международной перевозки с использованием декларации на транспортное средство⁵.

Согласно п. 4 ст. 282 ТК ЕАЭС таможенное декларирование припасов, выгружаемых, перегружаемых, загружаемых на борта водных и воздушных судов или в поезда, прибывшие на таможенную территорию союза или убывающие с такой таможенной территории союза, осуществляется с использованием декларации на товары⁶.

При таможенном декларировании припасов с использованием декларации на товары в качестве декларации могут использоваться транспортные (перевозочные), коммерческие и (или) иные документы, содержащие сведения, необходимые для выпуска товаров. Сведения, подлежащие указанию в декларации на товары при таможенном декларировании припасов, определяются Комиссией ЕАЭС.

Практика в области международного морского судоходства выработала определенные стандарты взаимоотношений с портовыми властями государства пребывания, в том числе и с таможенными органами⁷. Например, на судне имеется судовый документ, именуемый «Декларация о судовых припасах», в котором подробно описаны все судовые припасы, находящиеся на борту судна в момент пересечения таможенной границы. При приходе морского судна в порт портовые власти требуют 4 экземпляра декларации о судовых припасах и 3 экземпляра декларации о судовых припасах при отходе судна из порта.

Представляется нелогичным требовать при отходе водного судна отдельную декларацию о судовых припасах, уже указанных в декларации при приходе водного судна в порт, тем более требовать от судовладельца декларировать судовые припасы по декларации на товары, учитывая, что в силу требований п. 4 ст. 282 ТК ЕАЭС возможно использование «иных документов», например, декларации о судовых припасах, предусмотренной Конвенцией об облегчении морского судоходства 1965 г.

Важно также, что Россия присоединилась к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур, подписанной в г. Киото в 1973 г., действующей в редакции Протокола 1999 г. (далее – Киотская конвенция 1973 г.)⁸, которая является универсальным

⁵ Форма утверждена решением Комиссии Таможенного союза от 14.10.2010 № 422.

⁶ Форма утверждена решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 12.11.2013.

⁷ См. Конвенцию об облегчении морского судоходства 1965 г.

⁸ О присоединении Российской Федерации к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18.05.1973 в редакции Протокола о внесении изменений в Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26.06.1999: федер. закон от 03.11.2010 № 279-ФЗ (принят ГД ФС РФ 20.10.2010).

международно-правовым актом, регулирующим широкий спектр таможенных вопросов, в том числе и таможенное оформление судовых припасов.

В данном международном акте имеется целая глава, которая регламентирует понятие припасов⁹ и, соответственно, порядок их таможенного оформления: при отбытии средств водного транспорта с таможенной территории не должна требоваться отдельная декларация на припасы. Это лишний раз подтверждает неправомерность действий таможенных органов, поскольку таможенный контроль в отношении судовых припасов должен сводиться к минимуму, необходимому для обеспечения соблюдения таможенного законодательства.

Генеральным приложением, гл. 1, стандартом 1.2. Киотской конвенции 1973 г. определено, что условия, подлежащие исполнению, и таможенные формальности, подлежащие совершению, определяются в национальном законодательстве и должны быть предельно просты. В стандарте 15 специального приложения «J» к Киотской конвенции 1973 г. указано, что *«количество припасов, предназначенных для использования во время рейса, должно, как правило, быть предусмотрено для маршрута в прямом и обратном направлении»*.

Иными словами, бункерное топливо на водных судах необходимо для нормального и технического обслуживания судна и в количествах, признанных обоснованными для эксплуатации и технического обслуживания в пути следования в районы его мореплавания.

Однако таможенные органы весьма специфично относятся к определению количественных норм припасов, загружаемых на водные суда. Происходит все следующим образом: из порта Владивосток в Канаду отправляется судно, взяв в качестве припасов 3000 т топлива. Ближайший порт, куда заходит судно, – Пусан. Таможенные органы считают, что раз судно идет из Владивостока в Пусан, то ему достаточно и 500 т топлива. Все остальное – избыток, излишек, фактически товар, а значит, необходимо платить за него полную пошлину, несмотря на то что бункерное топливо (судовые припасы) находится не в грузовых помещениях водного судна, а в расходных (бункерных) танках, которые и используются судовладельцем для обеспечения судовых нужд. Остается догадываться, как поступит таможенный орган при изменении рейсового задания и направления судна не в Пусан, а в Кейптаун, до которого требуется 5000 т топлива. При таких обстоятельствах уже возникает не излишек товара, а его дефицит, при котором требуется вернуть из бюджета таможенные платежи с излишне израсходованных 2000 т. В связи с этим возникали арбитражные споры¹⁰ между судовладельцами и таможенными органами

⁹ См. гл. 4 «Припасы» специального приложения «J» к Киотской конвенции 1973 г.

¹⁰ См. дела № А40-60827/2015, А51-2337/2015 и А40-39700/2014.

в отношении требований об уплате таможенной пошлины и НДС при бункеровке водных судов бункерным топливом, т. е. припасами.

Как было упомянуто выше, припасы не должны облагаться таможенными пошлинами в силу требований ТК ЕАЭС и Киотской конвенции 1973 г. Но после принятия Судебной коллегией по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации 30 сентября 2016 г. определения по делу № А40-39700/2014 возникло массовое применение судами нижестоящих инстанций¹¹ решений, основанных на ошибочных и противоречащих логике закона выводах Верховного Суда РФ.

Таможенный кодекс Таможенного союза (ТК ТС), а именно п. 4 ст. 363, предусматривает, что решением Комиссии Таможенного союза могут определяться количественные нормы припасов. И такое решение о количественных нормах бункерного топлива было принято коллегией ЕЭК 01.11.2016¹², и 2 декабря 2016 г. оно вступило в законную силу. Согласно п. 3 указанного решения для определения количественных норм бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов водными судами через таможенную границу союза, при его таможенном декларировании в качестве припасов в таможенной декларации подлежат указанию следующие сведения:

- вместимость бункерных танков водного судна;
- дата и место последней бункеровки (заправки) бункерным топливом водного судна на таможенной территории союза;
- остаток бункерного топлива на водном судне после завершения его последней бункеровки (заправки) бункерным топливом на таможенной территории союза (в случае если после последней бункеровки (заправки) водного судна бункерным топливом на таможенной территории союза прошло менее 30 календарных дней);
- расчетный остаток бункерного топлива на водном судне в соответствии с данными, содержащимися в машинном журнале или выписке из машинного журнала, заверенной печатью и подписью капитана водного судна (в случае если после последней бункеровки (заправки) водного судна бункерным топливом на таможенной территории союза прошло менее 30 календарных дней).

Представляется логичным закрепление в решении того факта, что количественные нормы припасов, перемещаемых через таможенную границу, определяются исходя из объема конструктивных технологических емкостей (бункерных танков водного судна), специально предназначенных для размещения припасов.

¹¹ См. дела № А40-128277/2015, А40-60827/2015, А40-15639/2016, А40-15643/2016, А40-15646/2016, А40-15654/2016 и др.

¹² Решение Коллегии ЕАС № 131 «Об определении количественных норм бункерного топлива, перемещаемого в качестве припасов водными судами через таможенную границу Евразийского экономического союза».

Хочется верить, что вступление в силу решения ЕЭК № 131 о количественных нормах бункерного топлива остановит практику необоснованного взимания таможенных пошлин. Кроме того, в целях реализации п. 16 приложения № 24 к Договору о ЕАЭС в настоящий момент проводится подготовка проекта международного соглашения¹³ о судоходстве, предметом которого является определение порядка и условий плавания судов при перевозках грузов по внутренним водным путям государств – членов союза. Проект соглашения о судоходстве одобрен решением Коллегии Комиссии от 22.09.2015 № 120 и в настоящее время проходит внутригосударственное согласование в государствах – членах союза. Надеемся, что данный документ поможет разрешить наболевшие проблемы в области таможенного регулирования.

© Лысык Е. Д., 2017

© Lysak E. D., 2017

Для цитирования:

Лысык Е. Д. Новеллы Таможенного кодекса Евразийского экономического союза // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2017. № 3(80). С. 45–52.

¹³ URL: <http://www.eurasiancommission.org/>