

Перевозка санкционных товаров через таможенную территорию ЕАЭС под процедурой таможенного транзита

Рогозная А.О., студентка,

Омский государственный университет путей сообщения (ОмГУПС), Омск,
Российская Федерация

Гольдяпина И.Ю., к.ю.н., доцент,

Омский государственный университет путей сообщения (ОмГУПС), Омск,
Российская Федерация

Велькин А.В., преподаватель,

Омский государственный университет путей сообщения (ОмГУПС), Омск,
Российская Федерация

Аннотация. В статье рассмотрены актуальные вопросы, связанные с перемещением санкционных товаров по территории РФ в рамках таможенной процедуры – таможенного транзита с использованием электронных навигационных пломб. Изучены изменения в законодательстве Российской Федерации, связанные с внедрением электронных навигационных пломб. Сформулированы проблемные вопросы, касающиеся завершения процедуры таможенного транзита, организации электронного взаимодействия должностных лиц по вопросам активации, деактивации, наложения и снятия электронных навигационных пломб. Обращено внимание на необходимость упрощения процедур взаимодействия.

Ключевые слова: таможенный транзит, санкционный товар, электронная навигационная пломба, оператор пломбирования, должностные лица, ГЛОНАСС.

**Transportation of sanctioned goods through the customs territory of the
EAEU under the customs transit procedure**

Rogoznaya A.O., student,

Omsk state transport University (Ostu), Omsk, Russian Federation

Goltyapina I.Yu., Ph. D., associate Professor,

Omsk state transport University (Ostu), Omsk, Russian Federation

Velkin V.A., lecturer,

Omsk state transport University (Ostu), Omsk, Russian Federation

Annotation. The article deals with topical issues related to the movement of sanctioned goods on the territory of the Russian Federation within the framework of the customs procedure – customs transit using electronic navigation seals. Changes in the legislation of the Russian Federation related to the introduction of electronic navigation seals were studied. Problematic issues related to the completion of the customs transit procedure, the organization of electronic interaction of officials on activation, deactivation, imposition and removal of electronic navigation seals are formulated. Attention is drawn to the need to simplify interaction procedures.

Keywords: Customs transit, sanctioned goods, electronic navigation seal, sealing operator, officials, GLONASS.

Вопрос о применении таможенной процедуры таможенного транзита санкционных товаров остается дискуссионным на протяжении долгого времени. Первый нормативно-правовой акт, устанавливающий запрет на перевозку санкционной продукции, был принят Президентом РФ в 2014 году¹. Практика его применения вызывала достаточно много вопросов у правоприменителей, связанных в первую очередь с возможностью осуществления таможенной процедуры таможенного транзита при перевозке санкционной продукции лицами, находящимися под юрисдикцией Российской Федерации.

¹ О применении отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации: Указ Президента РФ от 06.08.2014 № 560 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 06.08.2014.

В 2019-ом году Указом Президента РФ в действующий порядок применения отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации были внесены дополнения, касающиеся внедрения электронных навигационных пломб (далее – пломб)². Указанные дополнения вступили в силу с 01.07.2019, однако использование его на практике стало возможным только с вступлением в силу Постановления Правительства № 1877, которым установлены требования к пломбам, правила осуществления транзитных перевозок и др.³

В результате на территории Российской Федерации в настоящее время официально действует новая правовая база, закрепляющая порядок применения таможенной процедуры таможенного транзита «санкционных» товаров. С принятием Постановления РФ № 1877 и Указа Президента РФ № 290 должно было разрешиться множество вопросов, связанных с таможенным транзитом санкционных товаров, но указанные нормативно – правовые акты добавили только новые проблемы.

В своих интервью глава ФТС РФ Владимир Булавин ни единожды отмечал, что в своей работе ФТС РФ исходит из принципа простота и удобство для бизнеса. Но, как покажут дальнейшие рассуждения, это далеко не так.

На сегодняшний день остается непонятным, кто будет осуществлять наложение пломб. В пункте 2 Постановления № 1877 говорится о том, что оператором пломбирования является организация, имеющая информационно-техническую инфраструктуру, осуществляющую сбор, обработку, передачу и хранение информации, получаемой от пломб, являющихся неотъемлемой частью такой инфраструктуры, и уполномоченная Министерством транспорта Российской Федерации на осуществление деятельности по наложению (снятию) и применению пломб. 2 марта 2020 года в силу вступил Приказ Министерства

² О внесении изменений в некоторые указы Президента Российской Федерации: Указ Президента РФ от 24.06.2019 № 290 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 24.06.2019

³ О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 24 июня 2019 г. N 290 «О внесении изменений в некоторые указы Президента Российской Федерации»: Постановление Правительства РФ от 27.12.2019 № 1877 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 30.12.2019.

транспорта РФ № 13 от 14.01.2020⁴ (далее – Приказ Минтранса № 13), где в пункте 2 указаны требования, предъявляемые к организациям – операторам пломбирования. Так, например, в подпункте «д» пункта 2 Приказа № 13 говорится, что для того, чтобы стать оператором пломбирования, необходимо обладать на законном основании исключительными правами на программное обеспечение информационной системы, функциональные свойства которой соответствуют требованиям к функциональным свойствам систем сбора и обработки информации, включающих средства идентификации (пломбы), функционирующие на основе технологии глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС. В связи с этим, возникает вопрос, на каких основаниях и каким образом можно стать обладателем исключительных прав данной информационной системы.

В пункте 3 Постановления № 1877 сказано, что оплата услуг оператора пломбирования по наложению (снятию) электронных навигационных пломб и последующему обеспечению их применения при автомобильных и железнодорожных перевозках осуществляется за счет одного из участников перевозки. К таким участникам относятся - грузоотправитель, грузополучатель, автомобильный или железнодорожный перевозчик. Следует отметить, что это приведет к удорожанию стоимости услуг перевозчиков, если оплата будет производиться за их счет. Помимо этого, данные изменения могут привести к тому, что иностранные организации будут искать другие пути транспортировки своих грузов и обращаться к иным компаниям. Также такая финансовая нагрузка на таможенных перевозчиков может привести к сокращению количества перевозок через Россию.

⁴ Об осуществлении транзитных международных автомобильных перевозок и транзитных международных железнодорожных перевозок через территорию Российской Федерации в третьи страны при обеспечении их прослеживаемости с использованием системы контроля, предусматривающей применение средств идентификации (пломб), функционирующих на основе технологии глобальной навигационной спутниковой системы «Глонасс»: Приказ Министерства транспорта РФ № 13 от 14.01.2020 // <http://www.pravo.gov.ru>, 25.02.2020

Так, по подсчетам генерального директора компании «ТрансФин-М» Дмитрия Зотова, установка такой пломбы составит около 20-30 тысяч рублей⁵, а это дополнительные затраты на участников перевозки. В последующем такие затраты негативным образом скажутся на покупателях товарах, так как, чтобы оправдать свои затраты на перевозку, поставщики будут увеличивать цены на продаваемую продукцию.

Учитывая имеющиеся требования к пломбам, в большинстве случаев потребуются как минимум запасные зарядные устройства, поскольку ориентировочное время работы пломбы – около 45 часов, а время перевозки, как правило, составляет гораздо больше. Как следствие, появляются дополнительные затраты для перевозчика, которые в настоящее время напрямую не следуют из нормативно-правовых актов, но являются очевидными.

Помимо этого, всем известен тот факт, что с 2003 года в ОАО «РЖД» есть система ЭТРАН, которая позволяет отслеживать грузы и механические пломбы по всей сети дорог и оформлять приемо-сдаточные операции, обеспечивать выдачу грузов, вести учетную карточку с распределением ответственности за неподачу подвижного состава, недогруз или отказ от вагонов. Не совсем понятно, для чего нужно дублировать данное устройство через платформу ГЛОНАСС. Также можно отметить, что на функционирование ЭТРАН тратятся средства, а теперь появятся дополнительные затраты, связанные с введением систем оператора пломбирования.

Можно заметить, что в «Руководстве по транзиту», принятым Всемирной таможенной организацией⁶, говорится о том, что таможенные администрации не должны обязывать транзитных операторов проставлять электронные печати, за исключением случаев, когда обычных печатей недостаточно для обеспечения

5 Vgudok. З. Максимов. «Транзит нарвался на пломбу. ФОИВы придумали неожиданное применение системе «Платон» вопреки законам и правилам ВТО» // [Электронный ресурс] – URL: <https://vgudok.com/lenta/tranzit-narvalsya-na-plombu-foivy-primdumali-neozhidannoe-primenenie-sisteme-platon-vopreki>. Дата обращения 10.02.2020

⁶ВТО. Руководство по транзиту // [Электронный ресурс] URL: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/ru/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines-final-ru.pdf> (дата обращения 16.02.2020)

целостности транзитных товаров. Но факт последнего ни Правительством, ни ФТС России доказан не был, и признаки достаточности или недостаточности при любых обстоятельствах являются оценочными.

ВТамО всегда прилагала усилия, направленные на совершенствование систем транзитных перевозок для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), в том числе посредством формирования стандартов упрощения и гармонизации таможенных процедур, реализации проектов по институциональному развитию, а также укрепления сотрудничества между заинтересованными сторонами. В этой связи можно заметить, что рассматриваемые нормативно-правовые акты не соотносятся с Руководством по транзиту, поскольку вводят дополнительный административный барьер для участников ВЭД. В свою очередь, это приведет к снижению количества транзитных перевозок по территории Российской Федерации.

В пункте 7 Приказа Минтранса РФ № 13 установлена процедура взаимодействия должностных лиц Ространснадзора и ФТС России, с одной стороны, и оператора пломбирования, с другой стороны. Для наглядности представим порядок взаимодействия схемой, представленной в рисунке 1.

Указанная последовательность демонстрирует дополнительные сложности для должностных лиц и оператора пломбирования, связанные с длительным обменом информацией между данными субъектами, отсутствием синхронизации информационных систем таможенных органов и Ространснадзора, отсутствием в настоящее время программного обеспечения оператора пломбирования, которое должно удовлетворять установленным требованиям, необходимостью дополнительного обучения должностных лиц, тестирования всех перечисленных программ.

Непонятен и тот факт, каким образом будет происходить информирование, указанное в пункте 6 и 7 Постановления № 1877. Речь идет об обязанности перевозчика не позднее, чем за 2 часа до въезда в автомобильный пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации или стационарный и

передвижной контрольный пункт передать посредством информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» определенные сведения (регистрационный знак транспортного средства, прицепа, коды перевозимых товаров в соответствии с товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза в формате не менее чем 10 знаков и др.). Ведь в настоящее время на автомобильных магистралях не создана соответствующая инфраструктура, позволяющая пользоваться информационно-телекоммуникационной сетью «Интернет» в любой точке маршрута. Как следствие, возникают вопросы – с какого устройства будет передаваться информация, в каком программном средстве будет осуществляться передача информации. Не каждый перевозчик имеет статус таможенного представителя и вправе заполнять декларации от имени декларанта. Следовательно, информация будет передаваться не через систему взаимодействия «таможенный представитель – таможенный орган».

Кроме того, водитель транспортного средства, въезжающего на территорию РФ, обязан проинформировать о необходимости применения пломб должностных лиц Ространснадзора и таможенных органов. Можно поставить аналогичные вопросы – посредством какого программного средства будет осуществляться передача информации водителем, находящемся на автомобильной магистрали.

Помимо приведенных проблем, не совсем ясно, для чего в процессе взаимодействия привлекаются должностные лица Ространснадзора, в представленном алгоритме на отдельных этапах достаточно должностных лиц таможенных органов. Например, вначале необходимо получить разрешение сразу двух должностных лиц для наложения пломбы, а в последующем такое же разрешение необходимо получить и для деактивации пломбы. А это дополнительные временные и организационные затраты.



Рис. 1 – Порядок взаимодействия должностных лиц и оператора пломбирования

Получается, что в установленных пунктах пропуска через государственную границу на территории России должны находиться одновременно должностные лица таможенного органа, Ространснадзора и работники оператора пломбирования.

В рамках наших рассуждений можно обратить внимание и на проблему привлечения к административной ответственности за несоблюдение порядка применения средств идентификации. В настоящее время за указанное деяние предусмотрена административная ответственность по статье 16.11 КоАП РФ «Уничтожение, удаление, изменение либо замена средств идентификации» максимальная сумма штрафа для юридических лиц составляет от 5 до 20 тыс. руб. В электронных средствах массовой информации обсуждается вопрос, что за нарушение порядка применения электронных идентификаторов, Правительство РФ предлагает наказывать организации административным штрафом в размере

от 150 тыс. руб. до 250 тыс. руб⁷. Если данные поправки будут приняты, то можно говорить о несоразмерности штрафной санкции возможному совершаемому деянию.

Помимо вышесказанного, можно отметить, что для установки и деактивации пломбы водителям автотранспортных средств придется корректировать свои маршруты, поскольку Правительство РФ утвердило только 20 автомобильных пунктов пропуска через государственную границу РФ.

Резюмируя изложенное, отметим, что представляется целесообразным упрощение описанных в статье процедур взаимодействия должностных лиц таможенных органов, Ространснадзора и работников оператора пломбирования.

Также можно сказать, что принимаемые организационные и правовые меры, направленные на защиту экономических интересов российского государства, могут привести к созданию аналога таможенной границы, поскольку в настоящее время таможенные посты будут размещаться в пунктах пропуска через государственную границу РФ.

В статье 1 Договора о ЕАЭС сказано, что в ЕАЭС обеспечивается свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, проведение скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики⁸. В свете действия таких принципов складывается впечатление, что внедряемый порядок таможенного транзита не вполне соотносится с основополагающими идеями создания Евразийского экономического союза.

Библиографический список

1. О применении отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации: Указ Президента РФ от

⁷ Официальный сайт сетевого издания «Вгудок». З. Максимов. «Транзит нарвался на пломбу. ФОИВы придумали неожиданное применение системе «Платон» вопреки законам и правилам ВТО» // [Электронный ресурс] – URL: <https://vgudok.com/lenta/tranzit-narvalsa-na-plombu-foivy-pridumali-neozhidannoe-primenenie-sisteme-platon-vopreki>. Дата обращения 10.02.2020.

⁸ «Договор о Евразийском экономическом союзе» (Подписан в г. Астане 29.05.2014) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 16.01.2015.

06.08.2014 № 560 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 06.08.2014.

2. О внесении изменений в некоторые указы Президента Российской Федерации: Указ Президента РФ от 24.06.2019 № 290 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 24.06.2019

3. О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 24 июня 2019 г. № 290 «О внесении изменений в некоторые указы Президента Российской Федерации»: Постановление Правительства РФ от 27.12.2019 № 1877 // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 30.12.2019.

4. Об осуществлении транзитных международных автомобильных перевозок и транзитных международных железнодорожных перевозок через территорию Российской Федерации в третьи страны при обеспечении их прослеживаемости с использованием системы контроля, предусматривающей применение средств идентификации (пломб), функционирующих на основе технологии глобальной навигационной спутниковой системы «Глонасс»: Приказ Министерства транспорта РФ № 13 от 14.01.2020 // <http://www.pravo.gov.ru>, 25.02.2020

6. ВТО. Руководство по транзиту // [Электронный ресурс] URL: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/ru/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines-final-ru.pdf> (дата обращения 16.02.2020)

7. Официальный сайт сетевого издания «Вгудок». З. Максимов. «Транзит нарвался на пломбу. ФОИВы придумали неожиданное применение системе «Платон» вопреки законам и правилам ВТО» // [Электронный ресурс] – URL: <https://vgudok.com/lenta/tranzit-narvalsya-na-plombu-foivy-bridumali-neozhidannoe-primenenie-sisteme-platon-vopreki>. Дата обращения 10.02.2020.

8. «Договор о Евразийском экономическом союзе» (Подписан в г. Астане 29.05.2014) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 16.01.2015.

References

1. On the application of certain special economic measures to ensure the security of the Russian Federation: Decree of the President of the Russian Federation dated 06.08.2014 № 560 // Official Internet portal of legal information <http://www.pravo.gov.ru>, 06.08.2014.
2. On amendments to certain decrees of the President of the Russian Federation: Decree of the President of the Russian Federation dated 24.06.2019 № 290 // Official Internet portal of legal information <http://www.pravo.gov.ru>, 24.06.2019
3. About measures for implementation of the Decree of the President of the Russian Federation of June 24, 2019 № 290 «On amendments to certain decrees of the President of the Russian Federation»: Decree of the Government of the Russian Federation of 27.12.2019 № 1877 // Official Internet portal of legal information <http://www.pravo.gov.ru>, 30.12.2019.
4. About implementation of transit international automobile transportations and transit international railway transportations through the territory of the Russian Federation to third countries at ensuring their traceability with use of the control system providing application of identification means (seals) functioning on the basis of technology of the global navigation satellite system «GLONASS»: Order of the Ministry of transport of the Russian Federation № 13 of 14.01.2020 // <http://www.pravo.gov.ru>, 25.02.2020
6. WTO. Transit guide // [Electronic resource] URL: <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/ru/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/transit/transit-guidelines-final-ru.pdf> (accessed 16.02.2020)
7. Official site online edition «Gudok». Z. Maximov. «Transit ran into a seal. Foivi came up with an unexpected application of the Platon system in defiance of the laws and rules of the WTO» // [Electronic resource] – URL: <https://vgudok.com/lenta/tranzit-narvalsya-na-plombu-foivy-pridumali-neozhidannoe-primenenie-sisteme-platon-vopreki>. accessed 10.02.2020.

8. «Agreement on the Eurasian economic Union» (Signed in Astana on 29.05.2014) // Official Internet portal of legal information <http://www.pravo.gov.ru>, 16.01.2015.