

УДК 342.951

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МОБИЛЬНЫХ ГРУПП ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ. ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ



Н.М. Кожуханов

Российская таможенная
академия, г. Люберцы,
Московская область,
Российская Федерация



И.С. Шорохова

Российская таможенная
академия, г. Люберцы,
Московская область,
Российская Федерация

Аннотация. В статье проведен анализ законодательства Российской Федерации, регламентирующего деятельность мобильных групп таможенных органов, проанализированы проблемные аспекты их деятельности, правоприменительная и судебной практики. Авторами установлено наличие проблемных вопросов осуществления мобильными группами своих функций, сделан вывод о недостаточном правовом регулировании деятельности мобильных групп таможенных органов.

Ключевые слова: мобильные группы, таможенные органы, правоприменительная практика, судебная практика, законодательство Российской Федерации, таможенный контроль, административные правонарушения.

**ACTIVITIES OF MOBILE GROUPS OF CUSTOMS AUTHORITIES.
PROBLEMATIC ASPECTS**

N.M. Kozhukhanov,

Russian Customs Academy, Lyubertsy, Moscow Region, Russian Federation

I.S. Shorokhova,

Russian Customs Academy, Lyubertsy, Moscow Region, Russian Federation

Abstract. The article analyzes the legislation of the Russian Federation regulating the activities of mobile groups of customs authorities, analyzes problematic aspects of their activities, law enforcement and judicial practice. The authors have established the existence of problematic issues in the implementation of their functions by mobile groups and concluded that there is insufficient legal regulation of the activities of mobile groups of customs authorities.

Keywords: mobile groups, customs authorities, law enforcement practice, judicial practice, legislation of the Russian Federation, customs control, administrative offenses.

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время Российской Федерацией принят ряд ограничений на ввоз на ее территорию определенных товаров [1]. Ограничения являются ответ-

ными мерами на недружественные действия иностранных государств, выражающиеся во введении политических или экономических санкций в отношении России, ее граждан и российских юридических лиц, а также в совершении других действий, представляющих угрозу территориальной целостности Российской Федерации или направленных на экономическую и политическую дестабилизацию государства [2]. Поскольку Российская Федерация является страной-участницей Евразийского экономического союза [3], в рамках которого товары перемещаются беспрепятственно в условиях единого таможенного регулирования, введение Российской Федерацией специальных экономических мер потребовало использования дополнительного инструмента, контролирующего перемещение товаров на участках ее государственной границы, а также на внутренней территории.

Таким инструментом послужили мобильные группы таможенных органов (далее также – МГ), являющиеся структурным подразделением таможенного контроля после выпуска товаров. Деятельность МГ ориентирована на принятие предупредительных мер в части незаконного перемещения товаров, выявление товаров, находящихся в незаконном обороте, которые могут причинить вред жизни и здоровью граждан или создавать угрозу безопасности страны, а также на контроль соблюдения действующих запретов и ограничений, и, как следствие, на выявление административных правонарушений (далее также – АП) и преступлений, относящихся к компетенции таможенных органов.

С введением в 2014 году первого пакета санкционных мер таможенным органам потребовалось увеличение количества МГ, в частности, расположенных вблизи российско-белорусской и российско-казахстанской границ. Однако упоминание мобильных групп в таможенном законодательстве произошло лишь в 2022 году [4] после ужесточения санкционной политики недружественных стран и контрсанкционной реакции России. Соответственно, МГ в России

существуют фактически десять лет, а административно-правовое регулирование их деятельности на законодательном уровне (введены термин и понятие «мобильная группа»; закреплено право таможенных органов по самостоятельной остановке автотранспортных средств в специально обозначенных местах распространено на всю территорию России; в ст. 261 ФЗ № 289 определен механизм проведения должностными лицами МГ таможенного контроля и др.) – свыше двух лет. В связи с этим возникает необходимость оценки деятельности мобильных групп таможенных органов и перспектив развития института, регулирующего их деятельность.

ПРАКТИКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОБИЛЬНЫХ ГРУПП ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ

Показатели правоприменительной деятельности мобильных групп (см. Таблицу №1), направленной на выявление, предупреждение и пресечение АП и преступлений [5], на протяжении шести лет находятся примерно на одном уровне, что подтверждает определенную системность и постоянство функционирования мобильных групп.

Таблица №1

Правоприменительная деятельность мобильных групп

Показатель деятельности	2018	2019	2020	2021	2022	2023
выявлено транспортных средств с нарушениями	5 тыс.	7,4 тыс.	5,6 тыс.	более 5,3 тыс.	5,7	7,6 тыс.
предотвращен незаконный ввоз товаров	71,9 тыс. тонн	105,2 тыс. тонн	77 тыс. тонн	более 77 тыс. тонн	92 тыс. тонн	91,5 тыс. тонн
в их числе «санкционных» товаров	7,2 тыс. тонн	3,9 тыс. тонн	более 800 тонн	999 тонн	*	*

пресечен вывоз стратегических товаров (лес и лесоматериалы, сахар, зерно, оборудование)	* ¹	*	*	*	более 42 тыс. тонн	свыше 19,8 тыс. тонн
возбуждено дел об АП	*	*	1 291	2 189	2 132	2 851
возбуждено уголовных дел	*	*	81	158	146	152

При этом судебная практика свидетельствует о наличии проблемных вопросов, связанных с административно-правовым регулированием деятельности мобильных групп и соблюдением последними действующих норм таможенного законодательства при реализации своих функций.

Так, нами был установлен ряд допускаемых должностными лицами МГ нарушений действующего законодательства:

1. Незаконность действий при проведении таможенного контроля.

Пример.

В рамках работы МГ в соответствии со ст. 261 ФЗ № 289 [6] приостановлено движение транспортного средства (далее – ТС), принадлежащего перевозчику, следовавшего в соответствии с процедурой таможенного транзита через территорию РФ для доставки товара (сигареты) из Республики Беларусь в Исламскую Республику Афганистан.

В результате проведения таможенного досмотра МГ было установлено, что на товаре отсутствуют акцизные марки, а на упаковках сигарет (пачках), перевозимым на ТС, имеются надписи на английском, белорусском и русских языках. ТС с товаром было помещено в зону таможенного контроля (далее – ЗТК).

Согласно ч. 37 ст. 261 ФЗ № 289 после проведения МГ проверочных мероприятий ТС и товары не подлежат возврату их владельцам в случаях их изъя-

¹ * Официальная информация отсутствует.

тия или ареста в соответствии с административным, уголовно-процессуальным или таможенным законодательством Российской Федерации, а также в случае их передачи иному госоргану, к компетенции которого относится выявленное нарушение. Ни одно из указанных решений по результатам таможенного контроля не было принято в отношении ТС, принадлежащего перевозчику и перевозимых на нем сигарет отправителя. Кроме того, в отношении товаров также не было принято решение об их задержании в соответствии с главой 51 Таможенного кодекса ЕАЭС (далее – ТК ЕАЭС) [3]. При этом ТС и товары оставались в ЗТК, несмотря на заявление перевозчика о выпуске спорного ТС на выезд под таможенным сопровождением до границы Республики Беларусь для возврата (выгрузки) товара на склад грузоотправителя.

Доказывая законность удержания ТС в ЗТК, таможенные органы ссылались на необходимость проведения проверочных мероприятий в отношении товаров в связи с поступлением в их распоряжение информации, указывающей на признаки фиктивности внешнеторговых контрактов по аналогичным поставкам.

Впоследствии в рамках производства по уголовному делу товар был признан вещественным доказательством по факту незаконной перевозки в целях сбыта немаркированных табачных изделий, подлежащих маркировке специальными (акцизными) марками.

Однако ТС не было подвергнуто выемке и признано вещественным доказательством. Кроме того, уголовное дело было возбуждено после обращения перевозчика с заявлением о признании незаконными действий таможенного органа, выраженных в удержании транспортного средства с товаром, обязанности возвратить транспортное средство с товаром в арбитражный суд. Таможенные органы не привели в обоснование своей позиции нормы права и не предоставили ненормативный правовой акт, на основании которых спорное ТС удерживалось в ЗТК после окончания таможенного досмотра.

Оценив представленные доказательства и позиции сторон по существу спора, суд удовлетворил требования перевозчика в части признания незаконными действий таможи, выразившихся в удержании в ЗТК ТС [7].

Приведенный пример судебной практики демонстрирует фактическое несоответствие процессуальных действий, проводимых МГ таможенного органа в рамках таможенного контроля, требованиям действующего законодательства.

2. Неверное применение норм таможенного права.

Пример.

При следовании с территории Республики Беларусь в Российскую Федерацию МГ остановлено транспортное средство международной перевозки (далее – ТСМП) перевозчика из Узбекистана, в котором перемещался товар (трикотажные полотна машинного вязания), следовавший из Турции. Таможенные органы, руководствуясь пп. 1 п. 4 ст. 275 ТК ЕАЭС, запрещающей использовать ТСМП во внутренней перевозке по таможенной территории ЕАЭС за исключением отдельных случаев (п. 7 указанной нормы), привлекли перевозчика к административной ответственности, предусмотренной ч. 1 ст. 16.24 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее - КоАП РФ) [8], несмотря на наличие на борту его транспортного средства разовых российского и белорусского разрешений на осуществление внутренней перевозки с территории/ на территорию третьего государства-члена ЕАЭС.

Перевозчик обратился в суд с требованием об отмене постановления об административном правонарушении, полагая, что его действия подпадают под действие пп. 1 п. 7 ст. 275 ТК ЕАЭС, которой предусмотрена возможность осуществления внутренней перевозки на ТСМП по территории ЕАЭС, если такая перевозка допускается международными договорами государств-членов ЕАЭС с третьей стороной в области автомобильного транспорта. В рассматриваемом

случае под такими договорами понимается Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Узбекистан о международном автомобильном сообщении от 22.12.1994 [9] (п. 1 ст. 6) (далее – Соглашение № 1) и Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Узбекистан о международном автомобильном сообщении от 19.05.2000 [10] (далее – Соглашение № 2) (п. 2 ст. 8).

Суды первой и второй инстанции отказали в удовлетворении заявленных требований, считая, что в международном договоре прямо должна быть установлена возможность осуществления внутренней перевозки, начинающейся на территории одного государства-члена ЕАЭС и заканчивающейся на территории другого государства-члена ЕАЭС. Однако суд кассационной инстанции отменил принятые по делу судебные акты, удовлетворив требования перевозчика, руководствуясь следующим.

Соглашения № 1 и № 2, (п. 1 ст. 6 и п. 2 ст. 8 соответственно), содержат прямое указание на возможность осуществления иностранным перевозчиком с использованием ТСМП перевозок груза с территории одного государства-члена ЕАЭС на территорию другого государства-члена ЕАЭС на основании разрешений, выдаваемых компетентными органами государств.

Вопреки позиции судов первой и второй инстанции, специального трехстороннего соглашения для осуществления подобных перевозок не требуется. В рассматриваемом случае приведенные международные договоры таких положений не содержат. Выданные перевозчику Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Министерством транспорта Российской Федерации разрешения являются документами, подтверждающими право на осуществление перевозки с территории одного государства-члена ЕАЭС на территорию другого государства-члена ЕАЭС, в связи с этим спорная перевозка осуществлена обществом с соблюдением требований п. 7 ст. 275 ТК ЕАЭС [11].

Таким образом, согласно выводам суда кассационной инстанции МГ и нижестоящими судами дана неверная оценка товаросопроводительных документов, имеющихся у перевозчика.

В результате анализа дела выявлены нарушения применения норм таможенного законодательства мобильной группой таможенного органа.

3. Неверное применение законодательства об административных правонарушениях.

Пример.

В целях осуществления таможенного контроля МГ остановлено грузовое ТС, а также полуприцеп, осуществлявшие вывоз товаров (станок-качалка) с территории РФ в Республику Казахстан в рамках одной поставки (от одного отправителя к одному получателю). При проведении таможенного контроля перевозчиком не было представлено разрешительных документов на вывоз, а именно сертификатов происхождения товаров.

По факту несоблюдения установленных нормативными правовыми актами запретов на вывоз товаров из Российской Федерации общество (отправитель товаров) было привлечено к административной ответственности по ст. 16.3 КоАП России. В связи с тем, что товар перемещался на двух ТС, МГ было проведено два контрольных мероприятия, по результатам которых было вынесено два постановления о привлечении лица к административной ответственности.

Однако по мнению общества, обратившегося с заявлением в суд, привлечение его к административной ответственности осуществлялось после либерализации административного законодательства, а именно после введения в 2022 году ч. 5 ст. 4.4 КоАП РФ, согласно которой если при проведении одного контрольного (надзорного) мероприятия в ходе осуществления государственного контроля (надзора) выявлено два и более административных правонарушения, ответственность за которые предусмотрена одной и той же статьей (частью ста-

тьи) КоАП РФ, виновному лицу назначается административное наказание как за совершение одного АП.

Судебные органы приняли позицию заявителя, поскольку в обоих зафиксированных случаях товар перевозился в целях исполнения обязательств общества по одному контракту в рамках одной поставки и в связи с большим объемом товара потребовалась перевозка двумя автомобилями. Поскольку рассматриваемые административные правонарушения были выявлены при проведении одного контрольного мероприятия, наказание подлежало назначению обществу как за совершение одного административного правонарушения [12].

В рассматриваемом случае одно из постановлений о привлечении лица к административной ответственности было оспорено и впоследствии признано незаконным в судебном порядке по причине неверного применения таможенным органом норм административного законодательства.

Таким образом, анализ отрицательной для таможенных органов судебной практики на конкретных примерах позволил обратить внимание на необходимость усиления таможенными органами контроля над действиями и решениями мобильных групп, выработки единых подходов осуществления процессуальных действий при проведении таможенного контроля и применения норм таможенного и административного права.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Результаты анализа деятельности мобильных групп таможенных органов Российской Федерации свидетельствуют о важности мобильных групп для реализации функций таможенных органов как отдельного инструмента, препятствующего незаконному перемещению через Государственную границу Российской Федерации и поступлению на российский рынок товаров. Исследова-

ние правоприменительной практики мобильных групп позволило выявить как проблемные вопросы и пробелы нормативно-правового характера, так и ошибки, допущенные субъектами применения права. Проверка законности и обоснованности выносимых компетентными органами решений достигается посредством судебного контроля.

В результате анализа судебной практики был выявлен ряд типовых нарушений, связанных с реализацией мобильными группами своих функций, которые вытекают из: а) из процедурных аспектов проведения таможенного контроля; б) применения норм таможенного права; в) применения законодательства об административных правонарушениях. Наличие проблемных вопросов такого рода свидетельствует о необходимости повышения уровня и качества реализации полномочий должностных лиц мобильных групп. Однако нельзя оставить без внимания, что ошибки сотрудников таможенных органов зачастую совершаются ввиду недостаточности административно-правового регулирования.

Кроме того, стремление к совершенствованию деятельности мобильных групп не будет достаточным без необходимой систематизации теоретико-правовых положений, регулирующих институт МГ и должным образом формирующих основы деятельности МГ, которая бы единообразно понималась всеми участниками таможенных правоотношений. Достижение такого результата будет непосредственно влиять на качество реализации полномочий должностных лиц мобильных групп таможенных органов.

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ

1. Постановление Правительства РФ от 07.08.2014 № 778 «О мерах по реализации указов Президента Российской Федерации от 6 августа 2014 г. № 560,

от 24 июня 2015 г. № 320, от 29 июня 2016 г. № 305, от 30 июня 2017 г. № 293, от 12 июля 2018 г. № 420, от 24 июня 2019 г. № 293, от 21 ноября 2020 г. № 730, от 20 сентября 2021 г. № 534, от 11 октября 2022 г. № 725, от 18 сентября 2023 г. № 693 и от 18 сентября 2024 г. № 807» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2014. № 32. Ст. 4543.

2. Федеральный закон от 4 июня 2018 г. № 127-ФЗ «О мерах воздействия (противодействия) на недружественные действия Соединенных Штатов Америки и иных иностранных государств» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2018. № 24. Ст. 3394.

3. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) // Официальный сайт Евразийского экономического союза. [Электронный ресурс] URL: <http://www.eaeunion.org/>, 12.04.2017 (дата обращения: 23.11.2024).

4. Федеральный закон от 14 июля 2022 г. N 313-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон "О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2022. № 29. Ст. 5280.

5. Официальный сайт ФТС России. [Электронный ресурс] URL: <http://www.customs.ru> (дата обращения: 23.11.2024).

6. Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2018. № 32. Ст. 5082.

7. Постановление Арбитражного суда Центрального округа от 21.11.2022 № Ф10-4730/2022 по делу № А62-8869/2021 // [Электронный ресурс] URL: СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 24.12.2024).

8. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

9. Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Узбекистан о международном автомобильном сообщении от 22.12.1994 // [Электронный ресурс] URL: СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 20.12.2024).

10. Соглашение между Правительством РФ и Правительством Республики Узбекистан о международном автомобильном сообщении от 19.05.2000 // [Электронный ресурс] URL: СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 23.12.2024).

11. Постановление Арбитражного суда Центрального округа от 24.10.2023 № Ф10-4846/2023 по делу № А09-11573/2022 // [Электронный ресурс] URL: СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 25.12.2024).

12. Постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда от 07.06.2023 № 17АП-5615/2023-АК по делу № А60-8263/2023 // [Электронный ресурс] URL: СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 28.12.2024).

Дата поступления рукописи в редакцию – 17.12.2024.

Дата принятия рукописи в печать (к публикации) – 20.02.2025.

Информация об авторах

Кожуханов Николай Михайлович – кандидат юридических наук, доцент, и.о. заведующего кафедрой транспортного права Юридического института Российского университета транспорта, начальник отдела исследования проблем в теории и практике таможенного контроля, товарной номенклатуры, экспертизы и торговых ограничений научно-исследовательского института

Российской таможенной академии. 140015, Московская область, г. Люберцы, Комсомольский проспект, д. 4, e-mail: n.kozhuhhanov@customs-academy.ru.

Шорохова Ирина Сергеевна - консультант отдела правового анализа и регионального курирования Правового управления ФТС России, аспирант Российской таможенной академии, 140015, Московская область, г. Люберцы, Комсомольский проспект, д. 4; e-mail: irka94.irina@yandex.ru.

Information about the authors

Kozhukhanov Nikolai M. – Candidate of Law, Associate Professor, Acting Head of the Department of Transport Law at the Law Institute of the Russian University of Transport, Head of the Division for Researching Problems in Theory and Practice of Customs Control, Commodity Nomenclature, Expertise and Trade Restrictions of the Research Institute of the Russian Customs Academy, 140015, Moscow region, Lyubertsy, Komsomolsky prospect, 4, e-mail: n.kozhuhhanov@customs-academy.ru.

Shorokhova Irina S. - consultant of the department of legal analysis and regional supervision of the Legal Department of the Federal Customs Service of Russia, post-graduate student of the Russian Customs Academy, 140015, Moscow region, Lyubertsy, Komsomolsky prospect, 4; e-mail: irka94.irina@yandex.ru.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

Для цитирования

Кожуханов, Н. М., & Шорохова, И. С. (n.d.). ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МОБИЛЬНЫХ ГРУПП ТАМОЖЕННЫХ ОРГАНОВ. ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ. *Юрист ВЭД*, 1, 87–100. Retrieved April 1, 2025, from <https://yuristved.ru/index.php/journal/article/view/41>.

