



Ассоциация
Таможенных
Юристов

ISSN 3034-4662

Юрист ВЭД

№ 1
2025

Научно-практический
журнал

www.yuristved.ru



Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-87188 от 22 апреля 2024 г.

Издается при интеллектуальной и информационной поддержке Ассоциации таможенных юристов, <http://www.atamu.ru>

Учредитель и главный редактор: Сафоненков П.Н.,
кандидат юридических наук, доцент

Выпускающий редактор: Ионичева В.И.,
кандидат экономических наук

Редакционная коллегия:

Бакаева О.Ю.	доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры финансового, банковского и таможенного права имени профессора Нины Ивановны Химичевой Саратовской государственной юридической академии
Гречкина О.В.	доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры таможенного права Российской таможенной академии
Куракин А.В.	доктор юридических наук, профессор, профессор Департамента правового регулирования экономической деятельности Финансового университета при Правительстве Российской Федерации, профессор Всероссийского института повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел Российской Федерации
Павлов П.В.	доктор юридических наук, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры экономики предприятия ИУЭС Южного федерального университета
Рыльская М.А.	доктор юридических наук, доцент, начальник НИЛ (военного законодательства) НИО (Военно-научной информации, военно-научных проблем) Военного университета Министерства обороны Российской Федерации
Агамагомедова С.А.	кандидат социологических наук, кандидат юридических наук, доцент, старший научный сотрудник Института государства и права Российской академии наук
ЗубачА.В.	кандидат юридических наук, доцент, заведующий кафедрой публичного права и правового обеспечения управления Государственного университета управления
Кожанков А.Ю.	кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Торговое дело и торговое регулирование» МГИМО МИД России, член правления Ассоциации таможенных юристов
Кожуханов Н.М.	кандидат юридических наук, доцент, и.о. заведующего кафедрой транспортного права Юридического института Российского университета транспорта
Курочкина О.Л.	Почетный адвокат Московской области, член Общественного совета при Роспатенте, эксперт Торгово-промышленной палаты Российской Федерации, руководитель АК «ПРАВО для БИЗНЕСА», член Правления Ассоциации таможенных юристов
Мозер С.В.	кандидат юридических наук, заместитель начальника отдела перспективных таможенных технологий Департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики Евразийской экономической комиссии

«Юрист ВЭД» (сетевое издание)

4 номера в год.

Язык: русский, английский

«Юрист ВЭД» - специализированное сетевое издание, основными целями которого являются публикация результатов современных исследований в области правового регулирования таможенных отношений и внешнеэкономической деятельности, обмен результатами таких исследований между учеными и специалистами-практиками, освещение актуальных проблем в данной сфере и привлечение к ним внимания, исследование правоприменительной практики и распространение новейших научно-практических достижений в таможенной сфере.

Целевая аудитория журнала - юристы-практики и ученые, изучающие на теоретическом, эмпирическом и практическом уровнях проблемы правового регулирования таможенных отношений и внешнеэкономической деятельности; участники внешнеэкономической деятельности; сотрудники таможенных органов и иных государственных органов; преподаватели, а также студенты и аспиранты ВУЗов, изучающие таможенное право и иные дисциплины, связанные с таможенным делом и внешнеэкономической деятельностью.

Основные задачи журнала:

- предоставление возможности публикации результатов научных и прикладных исследований в области правового регулирования таможенных отношений и внешнеэкономической деятельности, публикации статей ведущих экспертов, юристов-практиков о проблемах правоприменения, тенденциях судебной и досудебной практики разрешения таможенных споров;
- информирование специалистов-практиков, исследователей и общественности об актуальных направлениях в области исследования правового регулирования таможенных отношений и внешнеэкономической деятельности;
- расширение возможности распространения и индексирования опубликованных научных работ в различных ключевых базах цитирования.

Основные разделы журнала: оригинальные статьи (рубрики: «Актуальные проблемы таможенного регулирования», «Внешеэкономическая деятельность», «Таможенные правонарушения», «Интеграционные процессы», «Зарубежный опыт» и др.); Мнения; Судебная практика; Интервью; Диссертации, монографии.

Требования к подготовке и публикации статей, а также дополнительная информация размещены на сайте журнала - <https://yuristved.ru/>

The journal is registered by the Federal Service for Supervision of Communications, Information Technology and Mass Communications (Roskomnadzor)
Certificate of registration of mass media El № FS77-87188 dated April 22, 2024

It is published with the intellectual and informational support
of the Association of Customs Lawyers, <http://www.atamu.ru>

Founder and editor-in-chief: P.N. Safonenkov,
Candidate of Law, Associate Professor

Editor-in-chief: V.N. Ionicheva,
Candidate of Economic Sciences

Editorial Board:

Bakaeva O.Yu.	Doctor of Law, Professor, Professor of the Department of Financial, Banking and Customs Law named after Professor Nina Ivanovna Khimicheva of the Saratov State Law Academy
Grechkina O.V.	Doctor of Law, Professor, Professor of the Department of Customs Law of the Russian Customs Academy
Kurakin A.V.	Doctor of Law, Professor, Professor of the Department of Legal Regulation of Economic Activity of the Financial University under the Government of the Russian Federation, Professor of the All-Russian Institute for Advanced Training of Employees of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation
Pavlov P.V.	Doctor of Law, Doctor of Economics, Professor, Professor of the Department of Enterprise Economics of the IUES of the Southern Federal University
Rylskaya M.A.	Doctor of Law, Associate Professor, Head of the NIL (Military Legislation) NIO (Military scientific information, military scientific problems) Military University of the Ministry of Defense of the Russian Federation
Agamagomedova S.A.	Candidate of Sociological Sciences, Candidate of Law, Associate Professor, Senior Researcher at the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences
Zubach A.V.	Candidate of Law, Associate Professor, Head of the Department of Public Law and Legal Support of Management of the State University of Management
Kozhankov A.Yu.	Candidate of Law, Associate Professor, Associate Professor of the Department of "Trade and Trade Regulation" MGIMO Ministry of Foreign Affairs of Russia, Member of the Board of the Association of Customs Lawyers
Kozhukhanov N.M.	Candidate of Law, Associate Professor, Acting Head of the Department of Transport Law at the Law Institute of the Russian University of Transport
Kurochkina O.L.	Honorary Lawyer of the Moscow Region, member of the Public Council at Rospatent, expert of the Chamber of Commerce and Industry of the Russian Federation, Head of the LAW for BUSINESS Association, Member of the Board of the Association of Customs Lawyers
Moser S.V.	Candidate of Law, Deputy Head of the Division of Advanced Customs Technologies of the Department of Customs Legislation and Law Enforcement Practice of the Eurasian Economic Commission

«Yurist VED» (Lawyer of Foreign Economic Activity) (online edition)

4 issues per year.

Published in Russia, English

«Yurist VED» is a specialized online publication, the main objectives of which are to publish the results of modern research in the field of legal regulation of customs relations and foreign economic activity, exchange the results of such research between scientists and practitioners, highlight current problems in this area and draw attention to them, research law enforcement practice and dissemination of the latest scientific and practical achievements in the customs sphere.

The target audience of the journal are practicing lawyers and scientists studying at the theoretical, empirical and practical levels the problems of legal regulation of customs relations and foreign economic activity; participants in foreign economic activity; employees of customs authorities and other government agencies; teachers, as well as students and postgraduates of universities studying customs law and other disciplines related to customs and foreign economic activity.

The main tasks of the journal:

- providing an opportunity to publish the results of scientific and applied research in the field of legal regulation of customs relations and foreign economic activity, publishing articles by leading experts, legal practitioners on law enforcement issues, trends in judicial and pre-trial practice of resolving customs disputes;
- informing practitioners, researchers and the public about current trends in the field of research on the legal regulation of customs relations and foreign economic activity;
- expanding the possibility of distributing and indexing published scientific papers in various key citation databases.

The main sections of the journal: original articles (headings: "Current problems of customs regulation", "Foreign economic activity", "Customs offenses", "Integration processes", "Foreign experience", etc.); Opinions; Judicial practice; Interviews; Dissertations, monographs.

Requirements for the preparation and publication of articles, as well as additional information, are posted on the journal's website - <https://yuristved.ru/>

СОДЕРЖАНИЕ

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТАМОЖЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Власенко Д.С.

Проблемные вопросы правового регулирования утилизационного сбора в Российской Федерации

8

Ионичева В.Н.

Развитие практики включения дивидендов в таможенную стоимость и начисления пени

31

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

Черкасова С.В., Чжоу Г.

Признание и приведение в исполнение иностранных арбитражных решений в Китае

48

ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ

Мозер С.В.

Перспективы разработки свода таможенных стандартов в Евразийском экономическом союзе

64

МНЕНИЯ

Кожуханов Н.М., Шорохова И.С.

Деятельность мобильных групп таможенных органов. Проблемные аспекты

87

ИНТЕРВЬЮ

Баландина Г.В.

«Таможня не может оставаться статичной»

101

ТРЕБОВАНИЯ К НАУЧНЫМ СТАТЬЯМ, ПРЕДЪВЛЯЕМЫМ ДЛЯ ОПУБЛИКОВАНИЯ В ЖУРНАЛЕ

121

CONTENTS

ACTUAL PROBLEMS OF CUSTOMS REGULATION

Vlasenko D.S.

Problematic issues of the legal regulation of the recycling fee in the Russian Federation 8

Ionicheva V.N.

Development of the practice of including dividends in the customs value and accrual of penalties 31

FOREIGN EXPERIENCE

Cherkasova S.V., Zhou G.

Recognition and enforcement of foreign arbitral awards in China 48

INTEGRATION PROCESSES

Moser S.V.

Prospects for the development of a set of customs standards in the Eurasian Economic Union 64

OPINIONS

Kozhukhanov N.M., Shorokhova I.S.

Activities of mobile groups of customs authorities. Problematic aspects 87

INTERVIEW

Balandina G.V.

«Customs cannot remain static» 101

REQUIREMENTS FOR SCIENTIFIC ARTICLES SUBMITTED FOR
PUBLICATION IN THE JOURNAL 121

УДК 340.5

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Д.С. Власенко

Всероссийская академия внешней торговли
Министерства экономического развития,
Москва, Российская Федерация

Аннотация. В статье исследуется правовая природа утилизационного сбора. Анализируется законодательство о техническом регулировании, защите окружающей среды, о внешнеторговой деятельности применительно к роли и функции утилизационного сбора. В рамках сравнительного исследования утилизационного сбора с иными видами платежей (экологический сбор, плата за негативное воздействие на окружающую среду при размещении отходов) сделан вывод о наличии противоречий, связанных с целевым предназначением утилизационного сбора, его местом в системе правовых актов, регулирующих охрану окружающей среды. Предлагается обратить внимание на действительную цель взимания утилизационного сбора, которая выражается в реализации фискальных задач государства и не преследует собой минимизацию негативного воздействия на окружающую среду. Выявлено отсутствие правового регулирования положения утилизационного сбора в системе платежей, взимаемых тамо-

женными органами. Сделан вывод об отсутствии норм, устанавливающих виды ответственности за неуплату или неполную уплату утилизационного сбора.

Ключевые слова: утилизационный сбор, таможенные органы, таможенные платежи, экологический сбор, техническое регулирование.

PROBLEM ISSUES OF LEGAL REGULATION OF DISPOSAL FEES IN THE RUSSIAN FEDERATION

D.S. Vlasenko

All-Russian Academy of Foreign Trade of the Ministry of Economic
Development, Moscow, Russian Federation

Abstract. The article examines the legal nature of the recycling fee. The legislation on technical regulation, environmental protection, and foreign trade activities is analyzed in relation to the role and function of the recycling fee. In the framework of a comparative study of the recycling fee with other types of payments (environmental fee, payment for negative impact on the environment during waste disposal), the author comes to the conclusion about the presence of contradictions associated with the intended purpose of the recycling fee, its place in the system of legal acts regulating environmental protection. The author suggests paying attention to the actual purpose of collecting the recycling fee, which is expressed in the implementation of the fiscal tasks of the state and does not pursue the minimization of the negative impact on the environment. Based on the results of the analysis, the absence of legal regulation of the position of the recycling fee in the system of payments collected by customs authorities was revealed. A conclusion is made about the absence of rules establishing types of liability for non-payment or partial payment of the recycling fee.

Keywords: recycling fee, customs authorities, customs payments, environmental fee, technical regulation.

ВВЕДЕНИЕ

Утилизационный сбор как особый вид обязательного платежа вызывает широкие дискуссии как в научных кругах, так и в сообществе экспертов-правоприменителей.

Часто предметом исследования в данной сфере являются общественные отношения, возникающие в связи с исчислением и уплатой утилизационного сбора [1], начислением процентов на излишне взысканный утилизационный сбор [2] и иные аспекты, касающиеся порядка расчета данного сбора. Отдельные исследования этого вопроса, несмотря на постановку цели изучить правовую сущность данного платежа, уводят нас в особенности администрирования сбора и определения ответственных контролирующих органов [3], [4].

Однако вопросы, связанные с определением места утилизационного сбора в системе правового регулирования, правовой природой утилизационного сбора и установлением его основной функции, остаются без надлежащего анализа.

Кроме этого, ежегодная индексация ставок утилизационного сбора согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 26.12.2013 № 1291[5] (в 2025 году на 10–20%) определяет актуальность темы с точки зрения формирования определенных экономических тенденций. Неофициальное признание государством утилизационного сбора в качестве меры для защиты отечественных производителей автомобильной промышленности также не позволяет говорить об экологической сущности данного платежа.

В целях формирования комплексного подхода к пониманию роли и места утилизационного сбора в системе обязательных платежей предлагается рассмотреть его правовую природу, отдельные аспекты правоприменительной практики и выявить существующие проблемы правового регулирования.

ПРАВОВАЯ ПРИРОДА УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА

Утилизационный сбор как разновидность обязательного платежа устанавливается Федеральным законом от 24.06.1998 № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» [6] (далее – Федеральный закон № 89-ФЗ). Статья 24.1 Федерального закона № 89-ФЗ, которая дает определение утилизационному сбору, содержится в главе, посвященной экономическому регулированию в области обращения с отходами. Основными принципами экономического регулирования в области обращения с отходами являются такие положения как уменьшение отходов, платность размещения отходов, экономическое стимулирование деятельности в области обращения с отходами, обеспечение производителями товаров и импортерами товаров, в том числе товаров в упаковке, утилизации отходов от использования товаров [7]. В этой же главе содержится регулирование таких платежей как плата за негативное воздействие на окружающую среду при размещении отходов (статья 23) и экологический сбор (статья 24.5). И если плата за негативное воздействие на окружающую среду при размещении отходов широко регламентирована нормами экологического права, в частности, Федеральным законом от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» (далее – Федеральный закон № 7-ФЗ) [8], то природа утилизационного и экологического сборов регулируется исключительно Федеральным законом № 89-ФЗ и постановлениями Правительства Российской Федерации, принятыми для определения порядка расчета соответствующих

платежей. При этом, как отмечено в части 7 статьи 2 Федерального закона № 7-ФЗ отношения в области охраны окружающей среды, связанные, в том числе с утилизацией, регулируются законодательством Российской Федерации о техническом регулировании. Вместе с тем данные положения вызывают дискуссии в научном сообществе, поскольку отсутствует единая точка зрения «относительно обособленного места института технического регулирования в системе экологического права» [9]. Особенно если учесть, что техническое законодательство рассматривается как подотрасль административного права, а нормирование в области охраны окружающей среды, которое направлено на предотвращение и (или) снижение негативного воздействия хозяйственной деятельности на окружающую среду, является институтом экологического права.

Если учесть, что взимание утилизационного и экологического сборов — это предмет технического регулирования, но исходя из их функционального назначения установлены с применением метода экологизации, то представляется интересным провести сравнительный анализ данных видов сборов, чтобы выявить их действительную правовую природу.

Согласно положениям законодательства утилизационный сбор взимается в отношении колесных транспортных средств, самоходных машин и прицепов к ним, которые: 1) ввозятся в Российскую Федерацию; 2) производятся, изготавливаются в Российской Федерации. Основной целью утилизационного сбора закон определяет необходимость обеспечения экологической безопасности, защиты здоровья человека и окружающей среды от вредного воздействия эксплуатации транспортных средств [10]. Цель, указанная законодателем, корреспондируется с положениями Федерального закона № 7-ФЗ, в котором охрана окружающей среды и обеспечение экологической безопасности выступают основным предметом правового регулирования. Плательщиками утилизационного сбора могут выступать как физические, так и юридические лица, которые вво-

зят транспортные средства в Россию, производят или изготавливают их на территории России, приобрели транспортные средства у лиц, не уплативших утилизационный сбор.

Под экологическим сбором понимается платеж, который уплачивается в отношении товаров (товаров в упаковке): 1) производителями товаров, 2) импортерами товаров при их ввозе, в том числе товаров в упаковке, из государств - членов Евразийского экономического союза. Целью взимания экологического сбора выступает снижение негативного воздействия отходов от использования товаров на окружающую среду. Данная цель также является одной из значимых составляющих деятельности по охране окружающей среды, указанных в Федеральном законе № 7-ФЗ. Важным условием уплаты экологического сбора является невозможность обеспечить самостоятельную утилизацию отходов от использования товаров производителями и импортерами. Обязанность обеспечивать утилизацию отходов от использования товаров возложена на производителей товаров и импортеров статьей 24.2 Федерального закона № 89-ФЗ.

Сравнительный анализ утилизационного сбора с экологическим сбором (Таблица №1) позволяет сделать следующие выводы.

1. В теории права так и не решен вопрос соотношения норм экологического права и норм технического регулирования. Исходя из анализа положений Федерального закона № 89-ФЗ и Федерального закона № 7-ФЗ следует, что законодатель не устанавливает четкой связи между экономическим регулированием в области охраны окружающей среды и экологическим нормированием с техническим регулированием, к которому традиционно относят взимание утилизационного и экологического сборов.

Вместе с тем целью данных видов сборов является предотвращение негативного воздействия на окружающую среду, что выступает предметом экологического права. Поэтому полагаем, что по аналогии с правовым регулированием

ем платы за негативное воздействие на окружающую среду при размещении отходов основания для уплаты утилизационного и экологического сбора должны быть отражены и в Федеральном законе № 7-ФЗ.

2. При взимании утилизационного сбора источником негативного воздействия является эксплуатация транспортных средств, а при взимании экологического сбора сформированные отходы от использования товаров.

При этом остается абсолютно не урегулированным вопрос негативного воздействия отходов, возникающих после окончания эксплуатации транспортных средств или процесс утилизации транспортных средств. Особенно если учесть тот факт, что перечень товаров, упаковки, отходы от использования которых подлежат утилизации, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 29.12.2023 № 2414 [11], не содержит таких товаров как транспортные средства, за исключением отдельных компонентов (например, «шины и покрышки пневматические для автобусов, троллейбусов и грузовых автомобилей»).

3. При анализе действующего законодательства выявлены противоречия, связанные с целевым предназначением утилизационного сбора. Согласно пункту 5 статьи 24.1 Федерального закона № 89-ФЗ «при установлении размера утилизационного сбора учитываются год выпуска транспортного средства, его масса и другие физические характеристики, оказывающие влияние на затраты в связи с осуществлением деятельности по обращению с отходами, образовавшимися в результате утраты таким транспортным средством своих потребительских свойств». Данная норма подразумевает, что утилизация будет осуществляться после утраты потребительских свойств, тогда как в пункте 1 статьи 24.1 Федерального закона № 89-ФЗ отмечается, что утилизационный сбор взимается в связи с вредным воздействием на здоровье человека и окружающую среду при эксплуатации транспортного средства, без указания утилизации

в качестве конечной цели после утраты потребительских свойств, что более отвечает фактическим общественным отношениям.

Таблица №1

Сравнительная характеристика утилизационного и экологического сборов

Вид платежа	Плательщики	Органы, осуществляющие взимание	Объект уплаты	Цель взимания, определенная законодателем	База для исчисления	Сроки уплаты
Утилизационный сбор	1) физические лица, юридические лица, которые ввозят транспортные средства в РФ, 2) изготовители 3) лица, которые приобрели транспортные средства, у лиц, не уплативших утилизационный сбор	ФТС России ФНС России	колесные транспортные средства, самоходные машины и прицепы к ним, ввезенные или произведенные в РФ, перечень которых утверждается Правительством РФ от 26.12.2013 № 1291, от 06.02.2016 № 81	обеспечения экологической безопасности, защита здоровья человека и окружающей среды от вредного воздействия эксплуатации транспортных средств	в отношении транспортного средства, помещенного под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления и выпущенного таможенными органами на территории ЕАЭС по ставкам ввозных таможенных пошлин ЕТТ ЕАЭС по формуле Базовая ставка определяется постановлением Правитель-	1) до принятия таможенным органом решения о выпуске колесного транспортного средства (шасси) и (или) прицепа к нему; 2) не позднее 5-го рабочего дня со дня фактического пересечения колесным транспортным средством (шасси) и (или) прицепом к нему государственной границы Российской Федерации. 3) не позд-

					ства РФ (20 000 рублей, 150 000 рублей)	нее дня по- становки на государ- ственный учет колес- ного транспорт- ного сред- ства
Экологиче- ский сбор	1) производи- тели товаров, 2) импортеры товаров при ввозе товаров, в том числе товаров в упа- ковке, в том числе из госу- дарств - чле- нов Евразий- ского эконо- мического союза	Феде- ральная служба по надзору в сфере природо- пользова- ния	товары, упаковка на товары согласно перечню, утвер- жденному постанов- лением Прави- тельства Россий- ской Фе- дерации от 29.12.202 3 № 2414	снижение негативного воздействия отходов от использова- ния товаров на окружа- ющую среду	масса това- ров, произ- веденных на терри- тории Рос- сийской Федерации, ввезенных из госу- дарств - членов Евразий- ского эконо- мическо- го союза или выпу- щенных для внут- реннего потребле- ния	в срок до 15 апреля года, сле- дующего за отчетным периодом. С 2026 года - до дня выпуска товаров в обращение для внут- реннего потребле- ния

Анализ сущности утилизационного сбора не может быть полным без исследования базы для исчисления данного платежа и отдельных компетенций государственных органов, уполномоченных на его взимание.

Правила взимания утилизационного сбора для колесных транспортных средств, которые утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 26.12.2013 № 1291 [12], содержат несколько подходов к исчислению сбора в зависимости от: вида и категории транспортных средств; лиц, которые уплачивают сбор (физическое лицо для личного пользования, импортер или из-готовитель); момента времени уплаты сбора (при ввозе, после изготовления,

после приобретения у лица, не уплатившего сбор). Для исследования особый интерес представляет формула расчета утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств, которые были помещены под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления в государстве-члене Евразийского экономического союза (далее - ЕАЭС) и выпущены по ставкам ввозных таможенных пошлин Единого таможенного тарифа ЕАЭС. Данная формула устанавливает зависимость размера утилизационного сбора от таможенной пошлины, налога на добавленную стоимость, акциза. Причем размер таможенной пошлины, НДС и акциза, уплаченного при ввозе транспортного средства на таможенную территорию ЕАЭС, необходимо сопоставить с размером данных платежей, рассчитанных исходя из нижней границы средней стоимости, указанной в перечне автомобилей, формируемом Министерством промышленности и торговли Российской Федерации на основании информации о марке, модели и средней стоимости автомобилей, представленной Федеральной таможенной службой, и в случае занижения – доплатить разницу, которая прибавляется к сумме утилизационного сбора, рассчитанной на основании года выпуска и объема двигателя автомобиля [13]. Таким образом, законодателем установлена прямая связь исчисления утилизационного сбора с платежами, взимаемыми при ввозе товара на таможенную территорию ЕАЭС, что еще сильнее вводит в заблуждение относительно правовой природы данного платежа.

Применение таможенных пошлин относится к методу таможенно-тарифного регулирования. Меры нетарифного регулирования включают в себя: запрет ввоза и (или) вывоза товаров; количественные ограничения ввоза и (или) вывоза товаров; исключительное право на экспорт и (или) импорт товаров; автоматическое лицензирование (наблюдение) экспорта и (или) импорта товаров; разрешительный порядок ввоза и (или) вывоза товаров.

Согласно статье 28 Договора о ЕАЭС в рамках функционирования внутреннего рынка во взаимной торговле товарами государства-члены не применяют ввозные и вывозные таможенные пошлины (иные пошлины, налоги и сборы, имеющие эквивалентное действие), меры нетарифного регулирования, специальные защитные, антидемпинговые и компенсационные меры [14].

Утилизационный сбор, несмотря на то что в ряде случаев взимается таможенными органами, к обозначенным выше мерам таможенно-тарифного, нетарифного регулирования отнесен быть не может ни на основании соответствующего правового регулирования, ни по критерию правовой сущности платежа. Данный факт был зафиксирован Конституционным судом Российской Федерации, который указал, что «отсутствие законодательной регламентации параметров утилизационного сбора в составе нормативно определенного перечня налоговых и таможенных платежей (статьи 13 - 15 Налогового кодекса РФ и статья 46 Таможенного кодекса ЕАЭС) не исключает необходимости обеспечить права и законные интересы плательщиков сбора, обладающего юридически значимыми признаками, характерными для обязательных публичных платежей» [15].

Согласно пункту 13 постановления Правительства №1291 для исчисления и уплаты утилизационного сбора таможенный орган выдает плательщику или его уполномоченному представителю таможенный приходный ордер [16]. При этом таможенный приходный ордер на основании норм Федерального закона «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 03.08.2018 №289-ФЗ (Федеральный закон №289-ФЗ) [17] используется для исчисления и уплаты таможенных платежей в отношении товаров для личного пользования. Статья 29 Федерального закона №289-ФЗ не содержит указаний

на порядок расчета утилизационного сбора, что определяет необходимость устранения правового пробела.

Согласно статье 29 Договора о ЕАЭС государства-члены во взаимной торговле товарами вправе применять ограничения (при условии, что такие меры не являются средством неоправданной дискриминации или скрытым ограничением торговли) в случае, если такие ограничения необходимы, в том числе для охраны окружающей среды [18]. Из этих положений следует два вывода: ограничения возможны для достижения определенной цели, и они не являются скрытым ограничением торговли. Кроме этого, на основании положений Договора о ЕАЭС о введении ограничений необходимо уведомить Евразийскую экономическую комиссию.

В Российской Федерации государственное регулирование внешнеторговой деятельности осуществляется на основании Федерального закона от 08.12.2003 № 164-ФЗ [19], который также содержит положения о том, все платежи, установленные нормативными правовыми актами Российской Федерации, взимаемые в связи с импортом и экспортом товаров и не являющиеся таможенными пошлинами и иными налогами, не должны превышать приблизительно стоимость оказанных услуг и представлять собой защиту товаров российского происхождения или обложение в фискальных целях.

Исходя из этих положений, с учетом фискальной цели утилизационного сбора, которая не направлена на снижение негативного воздействия на окружающую среду, отсутствия каких-либо оснований считать утилизационный сбор ограничением взаимной торговли, можно сделать вывод о том, что правовые основания для установления и исчисления утилизационного сбора должны быть пересмотрены с учетом его действительной правовой сущности, цели его установления и взыскания.

Таким образом, в настоящее время расчет утилизационного сбора на основе дополнительно взимаемых таможенных платежей не соответствует цели взимания сбора и направлен не на экономическое обеспечение утилизации транспортных средств, а на скрытые ограничения торговли и возложение дополнительного финансового бремени.

АНАЛИЗ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ И СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ ПО ВОПРОСУ ВЗИМАНИЯ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА

Судебная практика в Российской Федерации по данному вопросу сформировалась исходя из позиции, что природопользование объективно влечет причинение экологического вреда, поэтому федеральный законодатель вправе вводить различного рода обязательные публичные платежи, имеющие цель минимизировать негативное воздействие на окружающую среду, которое те или иные субъекты оказывают в процессе своей деятельности (постановления от 14 мая 2009 г. № 8-П, от 5 марта 2013 г. № 5-П, от 19 июля 2019 г. № 30-П и от 8 ноября 2022 г. № 47-П) [20].

По мнению Верховного Суда Российской Федерации подобное правовое регулирование направлено на создание равных условий для физических и юридических лиц, ввозящих в Российскую Федерацию транспортные средства, которые были выпущены в свободное обращение в государствах - членах ЕАЭС, и тех, кто проходит эту процедуру в Российской Федерации с уплатой всех необходимых налогов и сборов.

Однако из этих положений также следует вывод, что суть утилизационного сбора — это компенсация недополученных бюджетом Российской Федерации таможенных платежей.

Особый интерес в правоприменительной и судебной практике вызывает вопрос, связанный с уплатой утилизационного сбора лицами, приобретшими транспортные средства у лиц, которые ранее ввезли их в Российскую Федерацию. В данном случае имеет значение для каких целей ввозилось транспортное средство (для личного пользования или для коммерческого использования) и в какой период времени было отчуждено иному лицу. Так, например, согласно положениям постановления Правительства РФ № 1291 «сумма утилизационного сбора, уплаченная в отношении колесного транспортного средства, ввезенного физическим лицом для личного пользования в Российскую Федерацию, подлежит пересмотру в случае, если до истечения 12 месяцев с даты оформления таможенного приходного ордера в отношении этого ввезенного колесного транспортного средства указанным лицом оно отчуждено в собственность иного лица. В этом случае осуществляется доплата утилизационного сбора до уровня утилизационного сбора, предусмотренного для колесного транспортного средства, ввезенного в Российскую Федерацию физическим лицом не для личного пользования. При неосуществлении указанной доплаты утилизационного сбора обязанность по его уплате считается неисполненной.» [21].

Исходя из этого положения, обязанность уплатить утилизационный сбор возникает у лица, приобретшего транспортное средство в течение года после ввоза у лица, которое ввезло его в Российскую Федерацию. У такого лица возникает обязанность оплатить разницу между суммой, уплаченной при ввозе транспортного средства в Российскую Федерацию (для личного пользования) и суммой, подлежащей уплате в отношении транспортного средства, ввозимого для продажи. Так, в рамках рассмотрения дела № А07-24410/2023 [22] судами трех инстанций анализировалась цель ввоза транспортных средств и было установлено, что применение пониженных коэффициентов расчета утилизационного сбора, предусмотренных для ввезенных физическими лицами для личного

пользования транспортных средств, необоснованно, поскольку транспортные средства были ввезены индивидуальным предпринимателем для коммерческих целей и заявленная цель ввоза «для личного пользования» недостоверна. Верховный Суд Российской Федерации поддержал выводы нижестоящих судов [23].

Также законодатель не устанавливает возможность самостоятельно уплатить разницу между размером утилизационного сбора для транспортного средства, ввезенного для личного пользования, и размером утилизационного сбора для транспортного средства коммерческого использования в случае, если физическое лицо до истечения одного года после ввоза решило произвести отчуждение транспортного средства. То есть такое лицо не может выступить плательщиком утилизационного сбора, поскольку обязанность возлагается на покупателя транспортного средства, что, по нашему мнению, не позволяет реализовать основополагающий принцип добросовестности в гражданских правоотношениях, который выражается в справедливом и честном поведении субъектов гражданских правоотношений по отношению друг к другу, поскольку не всегда стороны гражданско-правовой сделки осведомлены о возникновении обязанности уплатить утилизационный сбор. Так, например, в случае продажи нового электромобиля, ввезенного физическим лицом для личного пользования и уплатившего утилизационный сбор в размере 3400 рублей, у лица, которое приобретет такой автомобиль в течение года после его ввоза в 2025 году возникнет обязанность уплатить утилизационный сбор в размере 667 400 рублей [24].

ПРИМЕНЕНИЕ МЕР ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НЕУПЛАТУ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА

Поэтому, исходя из вышеизложенного, целесообразным является также рассмотрение вопроса применения мер ответственности за неуплату или ненадлежащую уплату утилизационного сбора.

Положения постановления Правительства Российской Федерации № 1291 дают основания полагать, что в случае несвоевременного представления документов, необходимых для исчисления размера утилизационного сбора, возникают основания для начисления пени за неуплату утилизационного сбора.

В налоговом законодательстве пеня не является мерой ответственности за нарушение законодательства о налогах и сборах и уплачивается дополнительно к причитающимся к уплате суммам налога независимо от применения других мер обеспечения исполнения обязанности по уплате налога [25].

Несмотря на то, что утилизационный сбор является неналоговым доходом федерального бюджета [26], Конституционный Суд Российской Федерации, анализируя сущность утилизационного сбора, указывал, что по смыслу статьи 57 Конституции Российской Федерации фискальный платеж неналогового характера может считаться законно установленным, если его существенные элементы, по общему правилу, закреплены непосредственно в законе» [27].

Также Конституционный Суд Российской Федерации указал, что пеня призвана не только обеспечить исполнение обязанностей плательщиком, но и компенсировать ущерб, понесенный государством в связи с недополучением казной в срок причитающихся ей денежных средств, поэтому к собственно не внесенной вовремя сумме законодатель вправе добавить дополнительный платеж - пеню как компенсацию потерь казны (Постановление от 17 декабря 1996 года № 20-П, Определение от 28 мая 2020 года №1115-О и др.) [27].

Вместе с тем нормы постановления Правительства Российской Федерации № 1291 устанавливают порядок взыскания утилизационного сбора в случае его неуплаты или неполной уплаты плательщиком в течение 3 лет с момента

ввоза транспортного средства и предусматривают возможность принятия мер таможенными органами по взысканию доначисленной суммы утилизационного сбора в судебном порядке (без наложения каких-либо дополнительных штрафных санкций).

Таким образом, применяя аналогию закона, можно сделать вывод, что уплата пени и доначисление неуплаченных сумм утилизационного сбора не выступает мерой ответственности, а служит механизмом компенсации потерь бюджета в связи с нереализованной обязанностью плательщика утилизационного сбора.

Федеральные законы № 89-ФЗ, № 7-ФЗ, Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации не содержат положений, устанавливающих ответственность за неуплату или несвоевременную уплату утилизационного сбора. Кроме этого, как было отмечено ранее, в ряде случаев финансовое бремя по уплате повышенного размера утилизационного сбора возлагается на иное лицо, являющееся стороной гражданско-правовых отношений (физическое лицо, которое в течение года приобретает транспортное средство), а контрагент (физическое лицо, которое ввезло транспортное средство и продает его), нарушающий условия, установленные постановлением Правительства Российской Федерации № 1291, не несет никаких правовых последствий, что также не отвечает принципам справедливости и разумности.

ВЫВОДЫ

1. Необходимо четкое разграничение норм технического регулирования, законодательства об охране окружающей среды и норм таможенного регулирования в части установления и взыскания утилизационного сбора.

2. В настоящее время в законодательстве наблюдаются противоречия, связанные с определением цели взимания утилизационного сбора, его правовой природы. Остается нерешенным вопрос негативного воздействия отходов, возникающих после окончания эксплуатации транспортных средств, и правовой регламентации процесса утилизации транспортных средств, поскольку действующее правовое регулирование эти вопросы не охватывает.

3. Расчет утилизационного сбора на основе дополнительно взимаемых таможенных платежей характеризует утилизационный сбор как скрытое ограничения торговли, что не соответствует цели взимания сбора, поскольку она должна быть направлена на экономическое обеспечение утилизации транспортных средств, а не на возложение дополнительного финансового бремени.

4. Законодательством не установлены меры ответственности за неуплату или неполную уплату утилизационного сбора. Взыскание неуплаченного утилизационного сбора и пени за просрочку платежа выступает исключительно финансовой мерой компенсации федерального бюджета.

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ

1. Нестеренко, Л. П. Начисление процентов на излишне уплаченный (взысканный) утилизационный сбор / Л. П. Нестеренко, Н. В. Шереметьева // Экономическое правосудие на Дальнем Востоке России. – 2023. – № 2 (29). – С. 109–114. – EDN₂OYCLTQ.

2. Шереметьева, Н. В. Начисление процентов на излишне взысканный утилизационный сбор / Н. В. Шереметьева // Таможенное дело. – 2024. – № 1. – С. 20–22. – DOI 10.18572/2071-1220-2024-1-20-22. – EDN₂NQBGCI.

3. Коплик Андрей Романович Проблемы правового регулирования взимания утилизационного сбора таможенными органами Российской Федерации

и пути их решения // Развитие таможенного дела Российской Федерации: дальневосточный вектор. 2021. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemu-pravovogo-regulirovaniya-vzimaniya-utilizatsionnogo-sbora-tamozhennymi-organami-rossiyskoj-federatsii-i-puti-ih-resheniya> (дата обращения: 05.02.2025).

4. Кияшко, Е. Ю. Актуальные проблемы взимания утилизационного сбора таможенными органами Российской Федерации / Е. Ю. Кияшко // Вестник Российской таможенной академии. – 2024. – № 4(69). – С. 187-196. – ED №DVTZFF.

5. Постановление Правительства РФ от 26.12.2013 № 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 31.12.2013.

6. Федеральный закон от 24.06.1998 №89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» // Российская газета. № 121, 30.06.1998.

7. Федеральный закон от 24.06.1998 №89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» // Российская газета. № 121, 30.06.1998.

8. Федеральный закон от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» // Российская газета. № 6, 12.01.2002.

9. Шакирова Д.И. Техническое регулирование и экологическое нормирование: сравнительный анализ (в авторской редакции) // Стандарты и качество. 01.08.2015 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://ria-stk.ru/stq/adetail.php?ID=95830> (дата обращения: 11.02.2025).

10. Федеральный закон от 24.06.1998 №89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» // Российская газета. № 121, 30.06.1998.

11. Постановление Правительства РФ от 29.12.2023 № 2414 «Об утверждении перечней товаров, упаковки, отходы от использования которых подлежат утилизации, и нормативов утилизации отходов от использования товаров,

упаковки // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 31.12.2023.

12. Постановление Правительства РФ от 26.12.2013 № 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 31.12.2013.

13. Постановление Правительства РФ от 26.12.2013 № 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 31.12.2013.

14. Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии <http://www.eurasiancommission.org/>, 05.06.2014.

15. Постановление Конституционного Суда РФ от 08.11.2022 № 47-П «По делу о проверке конституционности пункта 37 Правил взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении самоходных машин и (или) прицепов к ним, а также возврата и зачета излишне уплаченных или излишне взысканных сумм этого сбора в связи с жалобой общества с ограниченной ответственностью «Трактородеталь Групп» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 02.08.2024).

16. Постановление Правительства РФ от 26.12.2013 № 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 31.12.2013.

17. Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 04.08.2018.

18. Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии <http://www.eurasiancommission.org/>, 05.06.2014.

19. Федеральный закон от 08.12.2003 № 164-ФЗ (ред. от 08.08.2024) «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» // Собрание законодательства РФ. 15.12.2003. № 50, ст. 4850.

20. Решение Судебной коллегии по административным делам Верховного Суда РФ от 05.11.2024 №АКПИ24-756 «Об отказе в удовлетворении заявления об оспаривании пункта 5, подпункта «д» пункта 12(3) Правил взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним, а также возврата и зачета излишне уплаченных или излишне взысканных сумм этого сбора, утв. Постановлением Правительства РФ от 26.12.2013 №1291» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 11.02.2025).

21. Постановление Правительства РФ от 26.12.2013 № 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 31.12.2013.

22. <https://cloud.consultant.ru/cloud/cgi/online.cgi?req=doc&rnd=FoeArA&base=ARB&n=836853#wlQAQcUCyEFg4NHf1> // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 11.02.2025).

23. Определением Верховного Суда РФ от 29.10.2024 № 309-ЭС24-18286 в передаче дела в Судебную коллегию по экономическим спорам Верховного Суда РФ отказано // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 11.02.2025).

24. Постановление Правительства РФ от 26.12.2013 № 1291 «Об утилизационном сборе в отношении колесных транспортных средств (шасси) и прицепов к ним и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 31.12.2013.

25. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть первая) от 31.07.1998 № 146-ФЗ // Российская газета. № 148–149. 06.08.1998.

26. Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31.07.1998 № 145-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 03.08.1998. №31, ст. 3823.

27. Постановление Конституционного Суда РФ от 08.11.2022 № 47-П «По делу о проверке конституционности пункта 37 Правил взимания, исчисления, уплаты и взыскания утилизационного сбора в отношении самоходных машин и (или) прицепов к ним, а также возврата и зачета излишне уплаченных или излишне взысканных сумм этого сбора в связи с жалобой общества с ограниченной ответственностью «Трактородеталь Групп» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 11.02.2025).

Дата поступления рукописи в редакцию – 04.03.2025.

Дата принятия рукописи в печать (к публикации) – 14.03.2025.

Информация об авторе

Власенко Дарья Сергеевна – кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры публичного права Всероссийской академии внешней торгов-

ли Министерства экономического развития, член Ассоциации таможенных юристов, Москва, 119285, Воробьевское шоссе, 6А, e-mail: vlasenkods@bk.ru.

Information about the author

Vlasenko Darya S. – candidate of legal sciences, senior lecturer of the Department of Public Law of the All-Russian Academy of Foreign Trade of the Ministry of Economic Development, member of the Association of Customs Lawyers, Moscow, 119285, Vorobyevskoye Shosse, 6A, e-mail: vlasenkods@bk.ru.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

Для цитирования

Власенко, Д. С. (n.d.). ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ УТИЛИЗАЦИОННОГО СБОРА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ. *Юрист ВЭД*, 1, 8-30. Retrieved April 1, 2025, from <https://yuristved.ru/index.php/journal/article/view/27>.

УДК 340.5

РАЗВИТИЕ ПРАКТИКИ ВКЛЮЧЕНИЯ ДИВИДЕНДОВ В ТАМОЖЕННУЮ СТОИМОСТЬ И НАЧИСЛЕНИЯ ПЕНИ



В.Н. Ионичева

Ассоциации таможенных юристов, Москва,
Российская Федерация

Аннотация. В статье проведен анализ развития судебной практики, складывающейся в современных условиях по вопросу включения в таможенную стоимость дивидендов. Проанализированы имеющиеся разъяснения по вопросу включения в таможенную стоимость дивидендов, сделаны выводы по вопросу о возможности применения порядка отложенного определения таможенной стоимости. Сделаны выводы по актуальной практике начисления пени в связи с включением в таможенную стоимость дивидендов. На основании актуальной судебной практики определены критерии, которые могут быть приняты во внимание участниками внешнеэкономической деятельности при решении вопроса об отнесении дивидендов к элементам, входящих в структуру таможенной стоимости.

Ключевые слова: таможенная стоимость, ГАТТ ВТО, ЕАЭС, дивиденды, дополнительные начисления к цене, фактически уплаченной или подлежащей уплате, пени.

DEVELOPMENT OF THE PRACTICE OF INCLUDING DIVIDENDS IN THE CUSTOMS VALUE AND ACCRUAL OF PENALTIES

V. N. Ionicheva,

Association of Customs Lawyers, Moscow, Russian Federation

Abstract. The article analyzes the development of judicial practice emerging in modern conditions on the issue of including dividends in the customs value. The available explanations on the issue of inclusion of dividends in the customs value are analyzed, conclusions are made on the issue of the possibility of applying the procedure for deferred determination of customs value. Conclusions are made on the current practice of calculating penalties in connection with the inclusion of dividends in the customs value. Based on current judicial practice, criteria are determined that can be taken into account by participants in foreign economic activity when deciding on the classification of dividends as elements included in the structure of customs value.

Keywords: customs value, GATT WTO, EAEU, dividends, additional charges to the price actually paid or payable, penalties.

ВВЕДЕНИЕ

Проблема включения в таможенную стоимость дивидендов в настоящее время недостаточно исследована, несмотря на ее актуальность для таможенных

органов и бизнеса в сфере ВЭД. Принятие таможенными органами решений о включении дивидендов в таможенную стоимость в той или иной ситуации затрагивает права юридических лиц в сфере предпринимательской деятельности, влечет за собой дополнительные финансовые издержки для бизнеса, в этой связи необходимость научной проработки данного вопроса приобретает все большее значение.

Отрицательной судебной практике принятия таможенными органами решений о включении в таможенную стоимость дивидендов в отношении товаров, ввозимых в РФ импортерами по контрактам со своими иностранными учредителями, было положено начало в связи с принятием Верховным Судом РФ определений по делам №А09-1751/2021, А09-1129/2021, А40-20125/2021, в настоящее время она продолжает развиваться, кроме того, появились разъяснения Минфина России по вопросу об определении критериев для включения в таможенную стоимость дивидендов, что также является предметом анализа в настоящей статье.

В научной доктрине уже давно идут дискуссии о правомерности включения в таможенную стоимость дивидендов. По различным аспектам данной проблемы уже высказались такие авторы, как Артемьев А.А., Косов А.А., Новокшенов И.Б., Кабаков А.Ю. и другие. Мнения указанных авторов были приведены в предыдущей статье [1]. Также в указанном материале был проведен подробный анализ Соглашения по применению статьи VII Генерального соглашения по тарифам и торговле 1994 года [2], ТК ЕАЭС [3], Разъяснений Технического комитета по таможенной оценке [4] и нормативные правовые акты ЕАЭС на предмет анализа необходимости включения в таможенную стоимость дивидендов. По результатам анализа был сделан вывод о том, рассмотрение дивидендов в качестве дохода от продаж товаров не является правомерным в слу-

чае, если спорный платеж действительно является дивидендом с учетом приведенных выше правовых норм.

ОБЗОР СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ ПО ВОПРОСУ О ВКЛЮЧЕНИИ В ТАМОЖЕННУЮ СТОИМОСТЬ ДИВИДЕНДОВ

Известные судебные споры по делам №А09-1751/2021, А09-1129/2021, А40-20125/2021 уже прошли второй круг, а новые судебные акты приняты с учетом позиции СКЭС ВС РФ. Сейчас на рассмотрении в арбитражных судах также находятся судебные споры по данной проблематике, в том числе №: А08-3672/2021 (ООО «Грегуар-Бессон Восток»), А06-3555/2023 (ООО «Маскио-Гаспардо Россия»), А08-12115/2021 (ООО «Маниту Восток»), А14-11757/2023 (ООО «Новая мода») и другие.

23.12.2024 Судом Евразийского экономического союза было принято Решение «Об отказе в удовлетворении требования ООО «ПОРШЕ РУССЛАНД» [4], согласно которому суд сделал вывод, что ТК ЕАЭС допускает возможность учета сумм, поименованных в качестве дивидендов и являющихся таковыми лишь по форме, при определении действительной таможенной стоимости товаров с учетом того, что стоимость сделки с ввозимыми товарами может быть дополнена иными платежами, которые создают доход продавца с таможенной территории соответствующего государства и, следовательно, считаются формирующими часть цены, используемой для таможенных целей, даже если они не были включены в контрактную цену товаров.

Важно, что согласно Решению Суда ЕАЭС, ЕЭК подготовлен проект акта о применении подпункта 3 пункта 1 статьи 40 ТК ЕАЭС, связанный с разъяснением Технического комитета по таможенной оценке ВТамО (2.2 Treatment of proceeds under Article 8.1 (d)) [5], а именно, о включении в таможенную стои-

мость части выручки от какой-либо последующей перепродажи, распоряжения или использования импортируемых товаров, которые прямо или косвенно причитаются продавцу.

25 апреля 2024 года суд признал неправомерным включение дивидендов в таможенную стоимость в случае, если продавец товаров не является учредителем Общества [6]. При этом суд обратил внимание на тот факт, что таможей не доказано, что дивиденды, выплаченные Обществом учредителю, были распределены продавцу.

Практика включения в таможенную стоимость дивидендов продолжает развиваться, вместе с тем, решения судов принимаются не в пользу участников внешнеэкономической деятельности.

Например, 27.02.2025 Арбитражным судом города Москвы (далее – АСГМ) было принято решение по делу №А40-241281/24 [7]. Согласно судебному акту, в период с 22.03.2024 по 28.06.2024 Московской таможей на основании статей 324, 326 ТК ЕАЭС проведена проверка достоверности сведений, заявленных ЗАО «ДРГ Техсистемс», в том числе по вопросу включения в структуру таможенной стоимости товаров части дохода (выручки, чистой прибыли), полученного в результате последующей продажи, распоряжения иным способом или использования ввозимых товаров, который прямо или косвенно причитается продавцу (дивиденды). В результате проверки составлен акт проверки документов и сведений после выпуска товаров, согласно которому Московская таможня пришла к выводу, что дивиденды, перечисленные Обществом лицу, выступающему одновременно и учредителем (либо лицом, подконтрольным учредителю), и поставщиком товаров, связаны непосредственно с товарами, ввозимыми Обществом в 2021, 2022 гг. на территорию ЕАЭС, должны рассматриваться как составная часть их таможенной стоимости. По мнению заявителя, в акте проигнорировано то обстоятельство, что ввезенные товары закуп-

лены в конкурентных рыночных условиях, они могли быть приобретены любыми заинтересованными лицами по той же цене; кроме того, прибыль образуется не от чистой продажи ввезенных товаров, а включает в себя их обработку в Российской Федерации, в том числе: доставку, монтаж, пусконаладку и ввод в эксплуатацию ввозимой по импортным контрактам высокоточной медицинской техники. Судом был сделан вывод, что дивиденды, перечисляемые юридическим лицом в адрес своего учредителя, являются частью чистой прибыли организации, сформированной за счет дохода (выручки) юридического лица, полученного в результате продажи товаров, импортируемых на основании внешнеторговых контрактов, заключенных со своим учредителем либо лицами, входящими в группу компаний (являющимися продавцами этих товаров), следовательно, указанные доходы (чистая прибыль) подлежит включению в таможенную стоимость в соответствии с пп. 3 п.1 статьи 40 ТК ЕАЭС.

Однако можно отметить и положительные для участников внешнеэкономической деятельности выводы, в том числе по делу № А40-130974/24 [8]. Согласно указанному решению, судом сделан вывод о отсутствии подтверждения влияния взаимосвязанности продавцов и покупателя товаров (импортера), кроме того, суд заключил, что дивиденды подлежат включению в таможенную стоимость товаров только в случае, если такими дивидендами являются доходы учредителей общества с ограниченной ответственностью, полученные в связи с реализацией на таможенной территории ЕАЭС импортного товара, ввезенного в рамках внешнеэкономических договоров, заключенных с поставщиками, являющимися одновременно и учредителями общества с ограниченной ответственностью. Кроме того, в позиции суда отмечено, что на момент ввоза товаров заявитель не мог знать о том, будет ли эта прибыль распределена в виде дивидендов и если будет, то в каком объеме,

обратил внимание на тот факт, что вопросы распределения дивидендов относятся исключительно к компетенции участника Общества.

Таким образом, анализ решения суда показал, что в нем учтены три важных аспекта, которые могут быть использованы участниками внешнеэкономической деятельности при обжаловании аналогичных решений:

- важность доказывания отсутствия влияния взаимосвязи на стоимость сделки, что в свою очередь подтверждает рыночное ценообразование в отношении товаров;
- факт выплаты дивидендов учредителю, не являющемуся одновременно продавцом товаров, что является безусловным основанием для вывода о неправомерности включения дивидендов в таможенную стоимость;
- в пользу декларанта было отмечено отсутствие у него информации о выплате дивидендов на момент выпуска товаров, а также тот факт, что решение о выплате дивидендов не относится к компетенции декларанта.

ПРАКТИКА НАЧИСЛЕНИЯ ПЕНИ В СВЯЗИ С ВКЛЮЧЕНИЕМ В ТАМОЖЕННУЮ СТОИМОСТЬ ДИВИДЕНДОВ

В постановлении апелляционной инстанции дело №А06-3555/2023 [6] судом высказана позиция о неправомерности начисления пени ввиду того, что у компании имелась переплата по авансовым платежам. Данный вывод суда основан на положениях пп. 8 части 19 статьи 72 Федерального закона «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 03.08.2018 № 289-ФЗ (далее - Закон № 289-ФЗ) [9], согласно которым в случае наличия авансовых платежей участника ВЭД и права таможенного органа на распоряжение указанными авансовыми платежами, пени не подлежат уплате. По данному вопросу

немаловажен также вывод суда апелляционной инстанции относительно неправомерного начисления пени со дня подачи декларации на товары, поскольку на дату ввоза товара Общество не владело информацией о финансовом результате и размере чистой прибыли, поскольку финансовый результат формируется только по результатам всего финансового года.

Следует обратить внимание также и на отказ суда в удовлетворении заявления таможни дать разъяснения в части обязанности возратить излишне уплаченные пени, начисленные на сумму авансовых платежей, находившихся на лицевом счете декларанта, с момента возникновения обязанности по уплате таможенных платежей до их уплаты [10]. Суд посчитал, что судебный акт не содержит противоречий и не требует разъяснений, тем не менее пояснил, что в ситуации, когда у декларанта имеется перечисленный таможенному органу авансовый платеж, соответствующий размеру требуемых платежей и налогов, таможенный орган имеет возможность самостоятельно зачесть их в счет уплаты таможенных пошлин и налогов, при этом какие-либо потери в бюджетной системе отсутствуют, что исключает возможность начисления пеней. Суд здесь опирается в первую очередь на положения части 19 статьи 72 Закона № 289-ФЗ.

По нашему мнению, данный вывод, помимо справедливой позиции суда о неправомерности начисления пени с даты декларирования в связи с тем, что на дату регистрации ДТ у компании не было и не могло быть информации, будет ли распределена чистая прибыль между участниками или нет, свидетельствует также и о неправомерности включения в таможенную стоимость дивидендов, поскольку налицо имеется отсутствие связи факта выплаты дивидендов с ввозом товаров и всякой возможности рассчитать дивиденды в целях их включения в таможенную стоимость (с учетом положения статьи 136 ТК ЕАЭС о возникновении обязанности и сроках уплаты таможенных пошлин и налогов). Вместе

с тем, в рассматриваемом деле, а также иных судебных актах само включение в таможенную стоимость дивидендов суды посчитали правомерным.

Последняя судебная практика по вопросу начисления пени в связи с включением в таможенную стоимость дивидендов показывает согласие судов с начислением таможенными органами пени с даты, когда должна быть исполнена обязанность по уплате таможенных платежей (то есть с даты выпуска товаров, а не с даты перечисления дивидендов). Например, в решении Арбитражного суда г. Москвы от 27.02.2025 по делу №А40-241281/24 [7] приведены аргументы о правомерности начисления пени, начиная с даты выпуска товаров (т.е. когда у организации еще нет информации о том, будет ли распределена чистая прибыль в виде дивидендов участнику общества). Суд обосновывает свою позицию положениями пункта 2 части 13 статьи 72 Закона № 289-ФЗ, при внесении изменений в ДТ таможенный орган начисляет пени на сумму таможенных платежей, срок исполнения обязанности по уплате которых нарушен; а также положениями части 16 Закона № 289-ФЗ, согласно которым пени начисляются за период, который начинается со дня, следующего за днем истечения срока исполнения обязанности по уплате таможенных платежей, по день проведения такого начисления включительно по день исполнения обязанности по уплате таможенных платежей, включительно, если на день начисления пеней такая обязанность исполнена.

Анализ этих двух ситуаций в части определения даты начисления пени наглядно отражает спорность и неоднозначность включения в таможенную стоимость и самих дивидендов. В деле №А06-3555/2023 [6] суд признает отсутствие возможности расчета дивидендов и делает справедливый вывод о необоснованности начисления пени именно по причине отсутствия информации о распределении дивидендов на дату ввоза товаров.

Таким образом, согласно текущей практике возможность доказать отсутствие необходимости начисления пени можно на основании части пп. 8 части 19 статьи 72 Закона № 289-ФЗ, согласно которому в случае наличия авансовых платежей участника ВЭД и права таможенного органа на распоряжение указанными авансовыми платежами, пени не подлежат уплате. Данный факт подтверждается также в Обзоре судебной практики Президиума ВС РФ № 1 (2024), согласно которому если за период начисления пени на счете в Федеральном казначействе находились денежные средства общества в размере, превышающем величину указанной в уведомлении задолженности, то в отсутствие факта причинения потерь бюджету ввиду достаточности денежных средств, внесенных заявителем в качестве авансовых платежей, у таможенного органа не имелось оснований для вынесения уведомления о необходимости уплаты пеней в заявленном размере.

В пункте 2 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 30.07.2013 № 57 также приведена позиция о том, что пени носят компенсационный характер как платеж, направленный на компенсацию потерь государственной казны в результате неуплаты налога в срок. Кроме того, в соответствии пунктом 29 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26.11.2019 № 49, при определении наличия оснований для применения таможенными органами статьи 72 Закона № 289-ФЗ и начисления пеней по определенным данной нормой правилам судам необходимо учитывать, что нахождение в федеральном бюджете авансовых платежей, излишне уплаченных или взысканных таможенных платежей, превышающих по своему размеру величину произведенных декларанту доначислений, может свидетельствовать об отсутствии потерь бюджета, требующих компенсации посредством взимания пеней.

АНАЛИЗ РАЗЪЯСНЕНИЙ ПО ВОПРОСУ ВКЛЮЧЕНИЯ В ТАМОЖЕННУЮ СТОИМОСТЬ ДИВИДЕНДОВ

20.01.2024 вышло письмо Минфина России № 27-01-21/5737 «О включении в таможенную стоимость товаров платежей, рассматриваемых в качестве дивидендов» [11], согласно которому, если внешнеторговые покупки товаров у зарубежного контрагента осуществляются российским покупателем у единственного лица, которое при этом является единственным акционером этого покупателя, то выплачиваемые продавцу дивиденды фактически ничем не отличаются от подлежащего включению в таможенную стоимость товаров дохода (выручки). Следовательно, в случае если в группе компаний дивиденды перечисляются участнику хозяйствующего общества, которое не является одновременно продавцом товаров, у компаний появилась возможность отстоять свои интересы перед таможенными органами и в суде. Следует обратить внимание на тот факт, что Минфин в указанном письме использовал формулировку «платежи, рассматриваемые в качестве дивидендов, что в целом согласуется с рассмотренной выше позицией Верховного суда о возможности включения в таможенную стоимость не дивидендов, а «платежей, поименованных в качестве дивидендов».

10.02.2025 вышло новое разъяснение Минфина России № 27-01-21/11349 [12]. В письме на основании анализа положений НК РФ дивиденды, полученные участником (акционером) хозяйственного общества в результате распределения чистой прибыли, по своей экономической природе представляют собой доход от инвестиций, вложенных участником (акционером) в создание или приобретение предприятия. Далее в письме рассматривается ситуация, связанная с ввозом товаров, когда он осуществляется в рамках сделок, осуществленных в группе одной компаний, а доход формируется за счет продажи ввезенных

товаров – применительно к такой ситуации в письме сделан вывод о наличии риска манипулирования элементами стоимости товара. В данной ситуации, по мнению регулятора, следует исследовать два обстоятельства: условия приобретения товаров и порядок (методология) ценообразования экспортером.

Следующий далее в письме тезис о необходимости анализа обстоятельств, сопутствующих продаже товаров, и подтверждении, что цена сформирована в рамках конкурентных рыночных условий, возможности приобретения этих товаров любыми иными лицами на тех же условиях, что и импортер – плательщик дивидендов, но без акционерных отношений – корреспондируется с предусмотренными статьей ТК ЕАЭС и положениями Решения № 283 [13] способами подтверждения отсутствия влияния взаимосвязи на стоимость сделки. Согласно действующим положениям таможенного законодательства по вопросу доказывания отсутствия влияния взаимосвязи на стоимость сделки декларант вправе воспользоваться одним из способов доказывания, т.е. с помощью сопутствующих продаже обстоятельств либо с помощью проверочных величин. При этом в большинстве случаев на практике применяется метод 6 (резервный) согласно статье 45 ТК ЕАЭС и решению Коллегии ЕЭК от 06.08.2019 № 138 «О применении резервного метода (метод 6) при определении таможенной стоимости товаров» [14], в качестве основы для определения таможенной стоимости может быть принята стоимость однородных либо идентичных товаров.

Таким образом, законом уже определен порядок действий таможенных органов в случае, если декларант не доказал отсутствие влияния взаимосвязи на стоимость сделки, при этом установленный порядок не регламентирует действия таможенного органа, связанные с анализом данных бухгалтерского учета декларанта, расчета и распределения сумм дивидендов применительно к стоимости ранее ввезенных товаров, учитывая, что на момент декларирования товаров отсутствует информация о выплате дивидендов.

Важно также отметить, что в письме Минфина России приведены ссылки на положения п. подпункта «в» пункта 3 Порядка отложенного определения таможенной стоимости, утвержденного решением Коллегии ЕЭК от 19.06.2018 № 103 [15], однако напрямую не указано, что этот пункт может быть применен в целях включения в таможенную стоимость дивидендов. Более того, из формулировки подпункта «в», согласно которой допускается отложить определение таможенной стоимости в случае если условиями договора, с учетом которого должна определяться стоимость сделки с ввозимыми товарами, предусмотрено, что часть дохода (выручки), полученного в результате последующей реализации, распоряжения иным способом или использования ввозимых товаров, прямо или косвенно причитается продавцу, и при этом установлен порядок расчета такой части дохода (выручки) на основании сведений, неизвестных на день регистрации декларации на товары, следует, что он не может быть применим к ситуации с дивидендами. В подобных случаях контрактом не предусмотрено перечисление выручки от реализации продавцу и не устанавливался порядок расчета такой выручки; при этом положения о выплате и распределении чистой прибыли между участниками обычно содержатся в уставе, а вопрос о распределении чистой прибыли между участниками находится в компетенции участников - импортер (декларант) не имеет возможности спрогнозировать такой расчет. Кроме того, анализ практики проверок подтверждает, в которой принимал участие автор настоящей статьи, что в период экономического кризиса, пандемии коронавируса в большинстве случаев учредителями не принимались решения о распределении чистой прибыли (несмотря на факт ввоза и реализации товаров). Подпункт «в» пункта 3 указанного фактически предназначен для ситуаций, когда внешнеторговым контрактом предусмотрено, что часть дохода от продаж подлежит перечислению продавцу товаров, при этом в целях заявления предварительной величины таможенной стоимости (которая

должна быть документально подтверждена), в контракте указывается, какая именно часть дохода подлежит перечислению продавцу и как она определяется. Следовательно, по нашему мнению, вопрос применения данного подпункта в целях включения в таможенную стоимость дивидендов является весьма спорным.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, проблема включения дивидендов в таможенную стоимость отражает имеющуюся правовую неопределенность по данному вопросу. Однако, проведенный анализ практики и разъяснений позволил определить критерии, на которые могут опираться добросовестный бизнес в целях минимизации рисков проверок включения дивидендов в таможенную стоимость, а также административного и уголовного преследования.

Одним из способов обоснования отсутствия необходимости включения в таможенную стоимость дивидендов является подтверждение отсутствия влияния взаимосвязи на стоимость сделки, т.е. предоставление доказательства того, что цена заключена на рыночных условиях. При этом способы доказывания отсутствия влияния взаимосвязи контрагентов на стоимость сделки приведены в пп. 4–8 статьи 39 ТК ЕАЭС, а также в разделе IV Правил, утвержденных Решением № 283. Так, одним из основных факторов, определяющих отсутствие связи выплачиваемых дивидендов с ввозимыми товарами, может стать подтверждение формирования цены на рыночных условиях вне зависимости от выплаты либо невыплаты дивидендов. В качестве одного из доказательств формирования рыночной стоимости товара могут стать результаты независимого исследования, в рамках которого проводится анализ внешнеторговых цен на товары за определенный период времени.

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ

1. Ионичева В.Н. Практика проверок включения в таможенную стоимость дивидендов // https://www.alta.ru/expert_opinion/110471/?ysclid=m8bi36x0j5415985303 (дата обращения: 16.03.2025).
2. Соглашение ВТО от 15.04.1994 «Соглашение по применению статьи VII Генерального соглашения по тарифам и торговле 1994 года» (дата обращения: 16.03.2025).
3. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ред. от 29.05.2019, с изм. от 10.01.2006) (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза).
4. Разъяснения Технического комитета по таможенной оценке ВТамО (2.2 Treatment of proceeds under Article 8.1 (d)).
5. Решение Суда Евразийского экономического союза от 23.12.2024// <https://www.alta.ru/tamdoc/24bn0226/?ysclid=m8bie7uahs585739136> (дата обращения: 16.03.2025).
6. Постановление Двенадцатого Арбитражного апелляционного суда от 25.04.2024 по делу № А06-3555/2023 // https://ras.arbitr.ru/Document/Pdf/ec19550a-f9cf-45c3-b154-67505dc65d4e/2323b0aa-8604-4d5f-8979-62dfd3d3f862/%D0%9006-3555-2023_20240425.pdf?isAddStamp=True (дата обращения: 16.03.2025).
7. Решение Арбитражного суда города Москвы от 27.02.2025 по делу № А40-241281/24 // https://ras.arbitr.ru/Document/Pdf/14791e71-d245-4051-9c9a-63ef6982cafd/4e4f00cd-b3b5-4800-b663-2d35c076db77/%D0%9040-241281-2024_20250227.pdf?isAddStamp=True (дата обращения: 16.03.2025).

8. Решение Арбитражного суда города Москвы от 13.12.2024 по делу № А40-130974/24-33-1057 // https://ras.arbitr.ru/Document/Pdf/028e5e96-9da9-4360-a8f1-af5764463459/56dabb95-591d-47f6-a1b9-723679cfc985/%D0%9040-130974-2024_20241213.pdf?isAddStamp=True (дата обращения: 16.03.2025).

9. Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 03.08.2018 № 289-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 04.08.2018.

10. Определение от 27.05.2024 об отказе в разъяснении судебного акта по делу № А06-3555/2023 // https://ras.arbitr.ru/Document/Pdf/ec19550a-f9cf-45c3-b154-67505dc65d4e/776985b7-3374-4516-9457-e198cd06afc3/%D0%9006-3555-2023_20240527.pdf?isAddStamp=True (дата обращения: 16.03.2025).

11. Письмо Минфина России от 10.02.2025 № 27-01-21/11349 // <https://www.alta.ru/tamdoc/25a11349/?ysclid=m8bk2b4n1i295360061> (дата обращения: 16.03.2025).

12. Письмо Минфина России от 10.02.2025 № 27-01-21/11349 // <https://www.alta.ru/tamdoc/25a11349/?ysclid=m8bk9wih3d520413414> (дата обращения: 16.03.2025).

13. Решение Коллегии ЕЭК от 06.08.2019 № 138 «О применении резервного метода (метод б) при определении таможенной стоимости товаров» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.03.2025).

14. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 20.12.2012 № 283 «О применении метода определения таможенной стоимости товаров по стоимости сделки с ввозимыми товарами (метод 1)» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.03.2025).

15. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 19.06.2018 № 103 (ред. от 06.04.2021) «Об утверждении Порядка отложенного

определения таможенной стоимости товаров» // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.03.2025).

Дата поступления рукописи в редакцию – 16.03.2025.

Дата принятия рукописи в печать (к публикации) – 20.03.2025.

Информация об авторе

Ионичева Валентина Николаевна – кандидат экономических наук, член правления Ассоциации таможенных юристов, 109462, город Москва, Волжский б-р, д. 41 к. 2 стр. 1, помещ. 1н/2, e-mail: ionicheva.vn@gmail.com.

Information about the author

Ionicheva Valentina N. – candidate of Economic Sciences, Member of the Board of the Customs Lawyers Association, Moscow, Volzhsky b-r, 41, building 2, building 1, the room. 1h/2, e-mail: ionicheva.vn@gmail.com.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

Для цитирования

Ионичева, В. Н. (n.d.). РАЗВИТИЕ ПРАКТИКИ ВКЛЮЧЕНИЯ ДИВИДЕНДОВ В ТАМОЖЕННУЮ СТОИМОСТЬ И НАЧИСЛЕНИЯ ПЕНИ. *Юрист ВЭД*, 1, 31-47. Retrieved April 1, 2025, from <https://yuristved.ru/index.php/journal/article/view/36>.

УДК 341.61

ПРИЗНАНИЕ И ПРИВЕДЕНИЕ В ИСПОЛНЕНИЕ ИНОСТРАННЫХ АРБИТРАЖНЫХ РЕШЕНИЙ В КИТАЕ



С.В. Черкасова,
ООО «Цифровые технологии
логистики», Москва, Российская
Федерация



Г. Чжоу,
Пекинская адвокатская фирма
«Синь Да Ли», Пекин, Китай-
ская Народная Республика

Аннотация. В статье проанализирована нормативно-правовая база признания и исполнения иностранных арбитражных решений на территории Китайской Народной Республики, в том числе Нью-Йоркская конвенция 1958 года и Договор о правовой помощи между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой 1992 года, а также ряд национальных законодательных актов Китая, исследован порядок обращения в китайские суды с заявлением о признании арбитражного решения, сроки процедуры, описан механизм оплаты государственной пошлины при подаче заявления. Авторами

также проанализирована судебная практика признания в России арбитражных решений Китая, изучены данные о признании решений российских судов на территории Китая, описаны основания для отказа в удовлетворении требований.

Ключевые слова: признание иностранных арбитражных решений, исполнение иностранных арбитражных решений, арбитражный суд Китая, Нью-Йоркская конвенция 1958 г.

RECOGNITION AND ENFORCEMENT OF FOREIGN ARBITRAL AWARDS IN CHINA

S.V. Cherkasova, Digital Logistics Technologies LLC,
Moscow, Russian Federation

G. Zhou, BEIJING LAW FIRM XIN DA LI, Beijing, China

Abstract. The article analyzes the regulatory framework for the recognition and enforcement of foreign arbitral awards in China, including the New York Convention of 1958 and the Treaty on Legal Assistance between the Russian Federation and China of 1992, as well as a number of national legislative acts of China, examines the procedure for applying to Chinese courts for recognition of an arbitral award, the terms of the procedure, the mechanism of payment of the state fee at the time of application is described. The authors also analyzed the judicial practice of recognizing Chinese arbitral awards in Russia, studied data on the recognition of Russian court decisions in China, and described the grounds for refusing to satisfy the claims.

Keywords: recognition of foreign arbitral awards, enforcement of foreign arbitral awards, the Arbitration Court of China, the New York Convention of 1958.

ВВЕДЕНИЕ

В последние годы в связи со стремительным развитием экономических отношений между Россией и Китаем и выходом сотрудничества российских и китайских организаций на более высокий уровень вопрос выбора применимого права к заключаемым контрактам, а также признания и приведения в исполнение арбитражных решений приобрел особую важность, поскольку порядок разрешения возникающих споров между российскими и китайскими резидентами может быть урегулирован национальным законодательством сразу нескольких государств.

Практика показывает, что абсолютное большинство российских компаний в договорах с китайскими контрагентами закрепляют пророгационную оговорку о разрешении возникающих споров в арбитражном суде Российской Федерации (обычно по своему месту нахождения). На первый взгляд, установление подсудности российскому арбитражу выгодно российской стороне, однако в случае вынесения судом решения в ее пользу, неизбежно встанет вопрос о признании данного решения и его исполнении в Китайской Народной Республике. В данном исследовании речь пойдет преимущественно о спорах в государственных арбитражных судах и выносимых ими решениях.

НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩАЯ ПРИЗНАНИЕ И ИСПОЛНЕНИЕ ИНОСТРАННЫХ АРБИТРАЖНЫХ РЕШЕНИЙ В КИТАЕ

Признание решений иностранных арбитражных судов и исполнение их на территории Китая осуществляется в соответствии с Конвенцией о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений (Нью-Йорк, 1958 г.) (далее – Нью-Йоркская Конвенция, Конвенция) [1]. В Российской Федерации Конвенция ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 10.08.1960. Статья 3 рассматриваемого акта устанавливает, что все договаривающиеся государства признают арбитражные решения обязательными и приводят их в исполнение в соответствии с нормами национального права.

Статья 283 Гражданского процессуального кодекса Китайской Народной Республики 1991 г. (далее – ГПК КНР) [2] устанавливает, что в случае необходимости признания акта иностранного арбитражного учреждения и приведения его в исполнение народным судом Китайской Народной Республики соответствующая сторона обращается в народный суд промежуточной (средней) инстанции по месту жительства (регистрации) лица, по месту нахождения его имущества, после чего суд рассматривает заявление в соответствии с международными договорами и принципом взаимности. Происходит это обращение посредством центральных учреждений (п. 1 ст. 2), в России – это Министерство юстиции и Генеральная прокуратура, в Китае – Министерство юстиции и Верховная народная прокуратура. Непосредственно в иностранный суд заявитель может обратиться при условии, если у него есть местожительство (местопребывание) на территории государства. Под международными договорами китайский законодатель понимает здесь Нью-Йоркскую конвенцию, а также ряд двусторонних договоров о правовой помощи в случае, если они содержат нормы о взаимном признании арбитражных решений, отличные от положений конвенции. Договор между Россий-

ской Федерацией и Китайской Народной Республикой о правовой помощи по гражданским и уголовным делам от 19 июня 1992 г. (ратифицирован постановлением Верховного Совета РФ от 26 февраля 1993 г. №4560-1)[3] (далее – Договор) не устанавливает каких-либо дополнительных норм, которые не содержатся в Нью-Йоркской конвенции, а статья 21 дает на нее отсылку. В дополнение к ст. 283 ГПК КНР п. 1 ст. 17 устанавливает, что ходатайство о признании и исполнении судебного решения заявитель должен направить в суд, который принял данное решение, после чего суд пересылает в соответствующий судебный орган в иностранное государство.

При обращении в суд заявителю необходимо оплатить госпошлину, данный вопрос регулируется Регламентом Верховного народного суда Китайской Народной Республики о сборах за признание и приведение в исполнение иностранных арбитражных решений и сроках рассмотрения от 21 ноября 1998 г.[4], которое определяет размер госпошлины за признание иностранного арбитражного решения в 500 юаней (в переводе на российские рубли на февраль 2025 года это составляет порядка 6 650 руб.), за исполнение решения государственная пошлина взимается по общей системе. Практика показывает, что размер госпошлины в разных судах отличается, диапазон варьируется в промежутке от 100 до 500 юаней. Оплатить государственную пошлину необходимо в форме банковского перевода путем перечисления денежных средств на счет конкретного суда по реквизитам на официальном сайте, затем предоставить квитанцию об оплате.

Отечественная судебная практика показывает, что Российская Федерация признает решения судов Китая. Например, дело №А60-11498/2022, согласно материалам которого истец обратился в Арбитражный суд Свердловской области с заявлением о принудительном исполнении решения Народного суда по району Сунлин округа Да-Хинган-Лин провинции Хэйлунцзян от

03 июля 2019 г. Определением суда от 04 мая 2022 г. заявление было удовлетворено [5]. Китайские юристы, специализирующиеся на взыскании долгов в пользу китайских компаний в Российской Федерации, отмечают, что за последние 5 лет в Москве было признано и исполнено 84 судебных решений Китая, большинство из которых касалось взыскания долгов по договорам поставки. При этом по экспертным оценкам китайских юридических компаний клиентам рекомендуется указывать в заключаемом с российскими контрагентами контракте конкретный арбитражный суд или Международный коммерческий арбитражный суд при Торгово-промышленной палате Российской Федерации, поскольку «приведение в исполнение решений в российской системе правосудия обходится дешево и происходит быстро» [6].

РЕШЕНИЯ ИНОСТРАННОГО АРБИТРАЖА В КИТАЕ: ПРАКТИКА ПРИЗНАНИЯ И ИСПОЛНЕНИЯ

Относительно вопроса признания судами Китайской Народной Республики решений российских арбитражных судов и их исполнения, многие российские авторы отмечают, что китайские суды, несмотря на заключенный между государствами Договор о правовой помощи по гражданским и уголовным делам (г. Пекин, 16.06.1992)[7] (ратифицирован Постановлением ВС РФ от 26.02.1993 № 4560-1), достаточно часто отказывают российским компаниям в признании решений и их исполнении по формальным основаниям, например, по причине несоблюдения порядка уведомления китайской стороны [8]. Официальных статистических данных о количестве поданных заявлений и доле их удовлетворения в Китае на данный момент нет, некоторые специалисты в области международного права делают свой анализ, основываясь на данных Банка судебных решений. Однако в это же время Цю Сичэн,

анализируя публичные базы данных, отмечает, что в период с 2001 по 2020 годы в китайские суды было подано 194 заявления о признании решений МКА и их исполнении. При этом более 80% заявлений были удовлетворены и исполнены китайской стороной, в отношении 38 заявлений было принято решение об отказе, в основном по причине недействительности арбитражного соглашения и выхода решения за его пределы. По словам автора, стремительное развитие внешней торговли и капиталовложений китайских предприятий за рубежом обуславливает рост судебных разбирательств, связанных с коммерческими спорами, соответственно, поскольку количество заявлений о признании решений иностранных арбитражных судов увеличилось, возросло и число признаний и исполнений арбитражных решений в Китае [9]. В 2023 году был опубликован Отчет о судебном рассмотрении дел Коммерческого арбитража Верховного народного суда КНР [10], где указано, что за год народные суды Китая рассмотрели 69 заявлений о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений¹, из которых только 3 были в конечном итоге отклонены по причине истечения срока подачи заявления, возникшего спора о юрисдикции и отмены решения судом страны происхождения. Все остальные заявления были признаны и исполнены, что в результате дало достаточно высокий коэффициент исполнения – 95,65%. Таким образом, проанализированные данные позволяют сделать вывод, что в целом КНР в последние годы активно признает иностранные решения как третейских судов, так и государственных, а также исполняет их. Поэтому в вопросе выбора применимого к договору права при заключении контракта можно отдавать предпочтение национальному законодательству, поскольку в

¹ В п.2 ст. 1 Конвенции указано, что термин «арбитражные решения» включает и решения арбитров (т.е. третейских судей), и решения постоянных арбитражных органов (т.е. арбитражных судов). В данной статье решения третейских судей не рассматриваются.

дальнейшем в случае возникновения спора решение национального арбитражного суда получится признать в Китае.

Возвращаясь к Нью-Йоркской конвенции, отметим, что основания для отказа в признании иностранного арбитражного решения и дальнейшего его приведения в силу указаны в ст. V, где среди приведенных 7 оснований особое внимание заслуживает подп. b пункта 2 «признание и приведение в исполнение данного решения противоречит публичному порядку в КНР». Оговорка о публичном порядке, являясь традиционным способом отказа в применении иностранного права, играет важную роль в системе международного права. Постановление Верховного народного суда КНР «О некоторых вопросах применения Закона КНР о применении права к гражданским правоотношениям, осложненным иностранным элементом» от 14 ноября 2022 г. [11] определяет публичный порядок как социально-общественные интересы, не внося никакой конкретики. В целях некоторого ограничения свободы толкования, которая обусловлена неопределенными границами понятия, Верховный народный суд в КНР создал механизм последовательной отчетности, предусматривающий следующий порядок: если народный суд средней ступени считает необходимым отказать в исполнении иностранного арбитражного решения, до вынесения определения об отказе суд обязан проинформировать народный суд высшей ступени для проведения проверки. Если народный суд высшей ступени соглашается с позицией нижестоящего суда, в свою очередь, он информирует Верховный народный суд КНР. Народный суд средней ступени не вправе выносить определение об отказе в исполнении до получения ответа из Верховного народного суда КНР. Срок рассмотрения заявления о признании и приведении в исполнение иностранного арбитражного решения составляет 2 месяца. Обычно вся процедура с момента подачи заявления до вынесения судом окончательного решения по делу занимает около 1 года.

Срок подачи заявления на исполнение иностранного арбитражного решения составляет 2 года с момента вступления данного решения в законную силу. В соответствии с действующим законодательством КНР отказ в исполнении иностранного арбитражного решения не может быть обжалован в вышестоящий суд.

Особое внимание следует уделить практике отказа в связи с «ненадлежащим уведомлением» (ст. V, п. 1, подп. b Нью-Йоркской Конвенции). Данная причина встречается среди оснований для отказа в КНР достаточно часто. Например, британская компания Cosmos Marine Management S.A. подала заявление о признании и приведение в исполнение решения английского арбитража в КНР, в ходе рассмотрения выяснилось, что заявитель направлял ответчику уведомления о назначении арбитра и о самом судебном заседании посредством электронной почты, при этом доказать факт получения уведомлений другой стороной истец не смог, в результате народный суд встал на сторону китайской компании и поддержал ее возражения касательно нарушения процедуры арбитражного процесса.

Учитывая изложенное, мы видим, что китайские юристы предлагают своим клиентам в договоре указывать арбитражный суд на территории России, в то время как их российские коллеги своим клиентам советуют в заключаемом договоре указывать подсудность китайскому судопроизводству. Наиболее действенным, на наш взгляд, является рассмотрение дела в международных коммерческих арбитражных центрах, однако, во-первых, указание на это должно быть в договоре, во-вторых, данная процедура очень дорогостоящая. Как показывает практика, вероятность признания решения, вынесенного третейским судом, и его исполнения государственным судом КНР достаточно высокая. Основной минус в механизме третейского разбирательства – стоимость судебного процесса, включая затраты на юриста, имеющего

опыт представления интересов организации в китайском арбитраже, переводчика, но с учетом того, что сторонами являются юридические лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность, причем на международном уровне, цены исков в большинстве случаев высокие, следовательно, высокая вероятность признания иностранным судом (в нашем случае китайским) вынесенного решения и его дальнейшее исполнение компенсируют затраты на судебное разбирательство.

Еще один важный момент, который необходимо отметить, - язык договора. Если стороны выбирают подсудность отношений КНР, важно указать в договоре право Китая, следовательно, договор обязательно должен быть составлен на китайском языке. Это может быть двуязычный договор, например, на русском и китайском, однако, на русском и английском языках такой договор заключать нельзя, поскольку в случае обращения в китайский суд, исковое заявление принято не будет (об этом говорит Гражданский кодекс КНР). Об этом свидетельствуют и многочисленные случаи на практике, когда российская компания заключает договор с китайским контрагентом, организация из КНР просит составить договор на русском и английском языках, как правило, китайская сторона в таком случае подписывает договор без предложения правок и составления протокола разногласий. Но в случае, если российская компания высылает контрагенту на согласование договор, составленный на русском и китайском языках, правки всегда появляются.

В целом вопрос признания российских арбитражных решений в Китае и их исполнения не является слишком проблемным, скорее, он недостаточно проработан на практике. Многие организации, являющиеся резидентами Российской Федерации и кредиторами по отношению к компаниям-резидентам Китая, предпочитают не взыскивать долг, поскольку данная процедура сложная, затратная, требует привлечения внешних специалистов, но на фактиче-

ски это просто непривычно. На наш взгляд, возникающие в этом ключе проблемы не лежат в рамках правового поля, наоборот, с точки зрения законодательства все достаточно прозрачно. Есть два основных момента: международная конвенция, которая дает государствам, в нашем случае России и Китаю, возможность проведения процедуры признания иностранного арбитражного решения и его исполнения на своей территории, и национальное законодательство, регламентирующее осуществление данной процедуры. Наиболее действенный путь к разрешению существующих проблем – развитие сотрудничества и увеличение судебной практики в данной сфере. Возвращаясь к приведенным выше данным, в 2023 году китайские народные суды рассмотрели 69 заявлений. Учитывая товарооборот стран в этом году, а также рекордные показатели доли экспорта и импорта, можно сделать вывод, что внешнеэкономических контрактов было заключено много, соответственно, споров за год возникло больше 69, просто подавляющее большинство не дошло до судебных разбирательств по рассмотренным выше причинам.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, в связи с выходом российско-китайских экономических отношений на новый уровень в последние годы увеличилось количество заключаемых договоров между компаниями Российской Федерации и Китайской Народной Республики, следовательно, возросло и число споров, вытекающих из заключенных контрактов. Вопрос выбора применимого права в настоящее время крайне актуален, как актуален и вопрос признания иностранного арбитражного решения и его дальнейшего исполнения на территории зарубежного государства. В Китае данный вопрос регулируется преимущественно нормами международного права, национальное законодательство

регулирует саму арбитражную процедуру. На первый взгляд, обращение с заявлением в китайский суд кажется весьма сложным и затратным процессом, пугающим своей длительностью и относительно невысоким шансом на исполнение требований, однако, проанализированная нами практика показывает, что в действительности китайские суды достаточно активно признают решения иностранного арбитража и исполняют их.

Когда встает вопрос о выборе подсудности при заключении договора – Китайская Народная Республика или Российская Федерация – мы считаем, что у каждого пути есть ряд плюсов и минусов. В случае определения подсудности китайскому суду и возникновения спора между сторонами, у российской стороны возникает необходимость привлечения китайского юриста, в этом есть свои риски, сложности и финансовые затраты. Если российская организация – ответчик, то возникают дополнительные затраты на представителя, при этом, в лучшем случае, выиграть процесс и избежать расходов, в худшем – оплатить придется еще и исковые требования, штатный юрист не сможет представлять интересы российской компании в суде в Китае. Зато в случае, когда ответчиком является китайская сторона, не нужно будет при положительном исходе дела признавать судебное решение, ведь ответчик, его денежные средства и имущество находятся на территории страны, суд которой вынес данное решение. Однако, мы считаем, что при выборе подсудности и права, применимого к заключаемому договору, лучше отдать предпочтение российскому законодательству и судопроизводству. В случае если спор все же возникнет, и резидент будет выступать в роли истца, у российской компании, имеющей опыт в разрешении аналогичных споров, содержащей штат юристов, которому знакома процедура проведения судебного разбирательства, известны особенности законодательства, судебная практика, будет проще достичь успеха в российском суде. Затем, в случае положи-

тельного решения суда, придется обращаться к китайскому юристу, заключать с ним договор на оказание услуг по представительству интересов компании, ждать определенное время, которое займет судебная процедура, однако рассмотренные статистические данные показывают, что вероятность признать российское арбитражное решение в Китае есть, и она достаточно высока. Таким образом, на наш взгляд, при заключении международного договора при выборе права, применимого к отношениям сторон и, соответственно, подсудности, компаниям предпочтение следует отдавать национальному законодательству.

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ

1. Конвенция Организации Объединенных Наций о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений (г. Нью-Йорк, 1958г.). Вестник ВАС РФ. № 8. 1993.
2. Гражданский процессуальный кодекс КНР 1991г. [Электронный ресурс]. – URL: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/npc/xinwen/2017-06/29/content_2024892.htm (дата обращения: 04.02.2025).
3. Договор между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой о правовой помощи по гражданским и уголовным делам от 19 июня 1992 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. №7. 2013. Ст. 612.
4. Регламент Верховного народного суда КНР о сборах за признание и приведение в исполнение иностранных арбитражных решений и сроках рассмотрения от 21 ноября 1998г. [Электронный ресурс]. – URL: <https://zh.wikisource.org/wiki/> (дата обращения: 04.02.2025).

5. Постановление Арбитражного суда Уральского округа (ФАС УО) от 03.08.2022 по делу № А-60-11498/2022 [Электронный ресурс]. – URL: https://sudact.ru/arbitral/doc/0FSkA2rLB3mE/?arbitral-txt=&arbitral-case_doc=A-60-11498%2F2022&arbitral-lawchunkinfo=&arbitral-date_from=&arbitral-date_to=&arbitral-region=&arbitral-court=&arbitral-judge= (дата обращения: 04.02.2025).

6. Как исполняются решения китайского суда в России (ориг. 中国法院判决在俄罗斯如何执行) [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.advokatorium.com/index.php/ch/ch/zhongguo-fayuan-panjue-zai-eluosi-guhe-zhixing> (дата обращения: 04.02.2025).

7. Договор между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой о правовой помощи по гражданским и уголовным делам от 16.06.1992 (г. Пекин). Собрание законодательства РФ. 18.02.2013. № 7, ст. 612.

8. Воробьев Ю., Даутов К. Споры с китайскими контрагентами: как правильно выбрать суд? // Международные банковские операции. 2017. № 3 (65). С. 71.

9. Цю Сичэн. Оговорка о публичном порядке как основание для отказа в признании и приведении в исполнение решений международных коммерческих арбитражей в Китае // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2021, (3). С. 251–257.

10. Отчет о судебном рассмотрении дел Коммерческого арбитража Верховного народного суда 2023 г. [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.chinacourt.org/article/detail/2024/09/id/8107492.shtml> (дата обращения: 04.02.2025).

11. Постановление Верховного народного суда КНР «О некоторых вопросах применения Закона КНР о применении права к гражданским правоотношениям, осложненным иностранным элементом» от 14 ноября 2022. [Электронный ресурс]. – URL: https://zakon.ru/blog/2022/11/15/novyj_poryadok_opredeli_podsudnosti_del_slozhennyh_inostrannym_elementom_v_kitae (дата обращения: 04.02.2025).

Дата поступления рукописи в редакцию – 17.02.2024.

Дата принятия рукописи в печать (к публикации) – 10.03.2025.

Информация об авторах

Черкасова Светлана Владимировна – юрисконсульт, Общество с ограниченной ответственностью «Цифровые технологии логистики», 140105, Московская область, г.о. Раменский, г. Раменское, ул. Воровского, д. 3/2, помещ. 10, e-mail: cherkasova.s2000@gmail.com.

Чжоу Гуанцзюнь (Николай) – управляющий партнер Пекинской адвокатской фирмы «Синь Да Ли», 100036, 100036, Комната 402, Всемирный квартал Линглонг, квартал D, Западная 4-я кольцевая дорога, Северная часть, 160, район Хайдянь, Пекин, Китай, e-mail: 13901279592@139.com.

Information about the authors

Cherkasova Svetlana V. – Legal Adviser, Digital Logistics Technologies Limited Liability Company, 3/2 Vorovskiy str., Ramenskoye, Moscow region, 140105. 10, e-mail: cherkasova.s2000@gmail.com.

Zhou Guangjun (Nikolay) – Managing partner of Beijing Law Firm Xin Da Li, 100036, Room 402, Linglong World Block D, West 4th Ring Road North No.160, Haidian District, Beijing, China, e-mail: 13901279592@139.com.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

Для цитирования

Черкасова, С. В., & Чжоу, Г. (Николай). (n.d.). ПРИЗНАНИЕ И ПРИВЕДЕНИЕ В ИСПОЛНЕНИЕ ИНОСТРАННЫХ АРБИТРАЖНЫХ РЕШЕНИЙ В КИТАЕ. *Юрист ВЭД*, 1, 48-63. Retrieved April 1, 2025, from <https://yuristved.ru/index.php/journal/article/view/39>.

УДК 34.01

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗРАБОТКИ СВОДА ТАМОЖЕННЫХ СТАНДАРТОВ В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ



С.В. Мозер

Евразийская экономическая комиссия,
Москва, Российская Федерация

Аннотация. В статье рассматривается вопрос о перспективах разработки международно-правового инструмента – свода таможенных стандартов Евразийского экономического союза. Анализируются подходы Всемирной таможенной организации к определению понятий «международный стандарт», исследуется опыт Европейского союза (ЕС) по созданию свода таможенных стандартов. Представлена классификация таможенных стандартов ЕС, задачи и показатели реализации. Проанализированы научно-исследовательские материалы в области формирования единого стандарта совершения таможенных операций, сформированы выводы.

Ключевые слова: международный таможенный стандарт, свод таможенных стандартов, ЕАЭС, Всемирная таможенная организация, ВТамО, Евразийская

экономическая комиссия, ЕЭК, таможенное регулирование, правовые инструменты и средства.

PROSPECTS FOR DEVELOPING A SET OF CUSTOMS STANDARDS IN THE EURASIAN ECONOMIC UNION

S.V. Moser

Eurasian Economic Commission, Moscow, Russian Federation

Abstract. This article examines the prospects for developing an international legal instrument – a set of customs standards of the Eurasian Economic Union. The approaches of the World Customs Organization to defining the concepts of «international standard» are analyzed, and the experience of the European Union (EU) in creating a set of customs standards is examined. The classification of EU customs standards, objectives and implementation indicators are presented. Research materials in the field of forming a unified standard for customs operations are analyzed, and conclusions are drawn.

Keywords: international customs standard, set of customs standards, EAEU, World Customs Organization, WCO, Eurasian Economic Commission, EEC, customs regulation, legal instruments and means.

ВВЕДЕНИЕ

Стратегическими направлениями развития евразийской экономической интеграции до 2025 года по направлению 3 «Совершенствования таможенного регулирования в рамках Союза» определено «обеспечение единого стандарта

совершения таможенных операций, проведения таможенного контроля, обмена информацией, унификации и имплементации систем управления рисками в Союзе» [1] (пункт 3.2).

На сегодняшний день разрабатывается план мероприятий по реализации Декларации о дальнейшем развитии экономических процессов в рамках Евразийского экономического союза до 2030 года и на период до 2045 года «Евразийский экономический путь» [2] (далее соответственно – план, декларация 2030–2045).

В проекте плана уже сейчас рассматривается мероприятие со сроком исполнения 2030 год, которое сопряжено с *подготовкой предложений по определению в праве Союза понятия и составляющих единого стандарта совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля*.

При подготовке исследовательской статьи автором поставлены следующие задачи:

- дать определение понятиям «стандарт», «стандарт совершения таможенных операций», «международный таможенный стандарт» с учетом мировых практик и рекомендаций Всемирной таможенной организации (далее – ВТамО);
- проанализировать международный опыт создания единых стандартов в сфере таможенного администрирования;
- подготовить предложения для реализации мероприятия плана, сопряженного с созданием единого стандарта совершения таможенных операций.

ПОНЯТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО СТАНДАРТА

В праве ВТамО отсутствуют определения понятия «международный стандарт» в сфере таможенного регулирования или «международный таможен-

ный стандарт». При этом в рамках функционирования рабочих органов ВТамО при создании ее правовых инструментов и средств такие понятия используются. В материалах ВТамО имеют место следующие упоминания термина «стандарты»:

«Работу ВТамО можно разделить на пять основных сфер, в том числе, *установление стандартов для целого ряда разнообразных, но взаимосвязанных таможенных процедур*», что относится к одной из основных сфер работы ВТамО.

«ВТамО *развивает и поддерживает стандарты* и руководящие принципы в целях защиты общества».

«ВТамО как всемирный центр таможенного мастерства играет центральную роль в разработке, *продвижении и поддержке внедрения современных таможенных стандартов*, процедур и систем и позиционирует себя как мировой лидер в области институционального развития».

«Генеральный секретарь ВТамО осуществляет управление, в том числе разработкой *международных таможенных инструментов, стандартов*; обеспечением и содействием мировой торговле».

«Поддиректорат процедур и упрощений Секретариата ВТамО, работая в тесном сотрудничестве с членами ВТамО, *разрабатывает международные стандарты, охватывающие все аспекты торговли*. Основным инструментом в этой области является Киотская конвенция и Рамочные стандарты безопасности и упрощения мировой торговли.

Поддиректорат соблюдения законодательства и охраны правопорядка Секретариата ВТамО *разрабатывает международные стандарты и рекомендации по работе с членами ВТамО, а также представителями других международных организаций в различных комитетах организации*» [3, с.17].

Согласно Меморандуму о взаимопонимании между ЕЭК и ВТамО от 17.06.2016 ЕЭК и ВТамО намерены осуществлять сотрудничество по таким направлениям, как совершенствование таможенного законодательства на основе международных стандартов, разработка эффективных и современных стандартов таможенного администрирования [4].

Понятие «таможенные стандарты» и «международные стандарты» отождествляются с правовыми инструментами и средствами ВТамО, которые она разрабатывает [5, с.121].

В Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (далее – Киотская конвенция) используется понятия «стандарты таможенного контроля», «международные стандарты» (см. преамбулу).

Для целей этой конвенции используются 2 понятия:

«Стандарт» - означает положение, выполнение которого признается необходимым для достижения гармонизации и упрощения таможенных процедур и практики;

«Переходный стандарт» - означает стандарт Генерального приложения, для которого допускается более длительный срок введения в действие [6] (пункты «а» и «б» ст. 1).

В статье 2 Киотской конвенции сформулировано положение, что «каждая из Договаривающихся Сторон принимает на себя обязательство содействовать упрощению и гармонизации таможенных процедур и с этой целью соблюдать в соответствии с положениями настоящей Конвенции содержащиеся в Приложениях к настоящей Конвенции стандарты, переходные стандарты и рекомендации по практическому применению» [6].

При разработке стандартов в области упрощения процедур торговли и совершенствования таможенного регулирования наряду с термином «стандарт» используется понятие «стандартизация».

В понимании Центра ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН) под стандартизацией понимается «разработка стандартов, целью которых является согласование формальностей, процедур, документов, информации и операций» [7].

Существует мнение, что «таможенное дело по отношению к международному таможенному регулированию выступает как показатель реализации таможенных стандартов, правил и рекомендаций, принимаемых субъектами международных таможенных отношений: государствами и международными организациями» [8, с.54]. Полагаем, что международные таможенные стандарты разрабатываются во ВТамО и существуют, в принципе, вне зависимости от их имплементации в национальное таможенное законодательство или право таможенного, или экономического союза. При этом уровень гармонизации и упрощения таможенных процедур, а также процедур торговли в мире зависит от имплементации разработанных таможенных стандартов ВТамО государствами-членами ВТамО, таможенными или экономическими союзами [5, с.122].

Таким образом, международный таможенный стандарт – положение, выполнение которого признается необходимым для достижения гармонизации и упрощения таможенных процедур и практики, формализованное в правовых инструментах и средствах ВТамО, а также актах интеграционных объединений.

ОПЫТ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА ПО СОЗДАНИЮ ЕДИНЫХ СТАНДАРТОВ

В Европейском союзе (далее – ЕС) разработан правовой инструмент – «Свод таможенных стандартов ЕС. Путь к улучшению таможни» [9]. Таможенные стандарты (Customs blueprints) являются последней редакцией документа

Европейской комиссии, впервые опубликованного в 1998 году в рамках ее стратегии по подготовке к вступлению (в ЕС – прим). Приоритетом для стран-кандидатов была определена четкая подготовка таможенного и налогового управления. Стандарты представляют собой инструмент, призванный помочь таможенным администрациям улучшить свою работу. По мнению ЕС, стандарты помогут таможенным службам оценить свои сильные и слабые стороны, провести «анализ пробелов и потребностей» и определить потребности в развитии. Проекты основаны на опыте и передовой практике, государств-членов ЕС [9].

Стандарты — это практические инструкции на основании практики ЕС. Они представляют собой эталон для использования таможенной администрацией, с целью оценить работу и организовать свой собственный путь к лучшей таможне [9, с.3]. Таможенные стандарты призваны помочь улучшить и развить оперативные и административные возможности таможенных служб посредством установления стандартов для достижения, определенных в 19 ключевых сферах [9, с.6]. Для каждой цели в стандартах определены соизмеримые показатели, чтобы избежать какой-либо двусмысленности в определении ее достижения. Здесь же предоставлена методология проведения анализа пробелов и потребностей в таможенных органах [9].

В рассматриваемых стандартах очень емко даны определения цели, стратегических задач, задач и показателей.

Цель – это общее определение того, что нужно достичь, составленное с учетом ожидаемых результатов. Оно сформулировано таким образом, чтобы скоординировать определенную функцию таможенной администрации, оказать ей помощь в определении стратегических задач (см. ниже) и показать полный уровень выполнения, который необходимо достичь [9, с.7].

Задачи – это минимальные стандарты. Они описывают подходы, системы, процедуры и др., которые необходимо внедрить для достижения цели и стратегических задач. Они более подробно выражают стратегические задачи и руководствуются такими же критериями [9, с.7].

Стратегические задачи – это определения, которые ведут к цели и дают более подробное описание того, что необходимо достичь, показывают уровень и качество конечного результата [9, с.7].

Показатели – это конкретные характеристики выполнения и оценки, которые должны использоваться для определения достижения соответствующей задачи. Для каждой задачи существует минимум один показатель. Показатель является целенаправленным, четким и недвусмысленным. Показатель дает довольно хорошее представление о том, что требуется, но не определяет уровень достижения. При работе со сводом таможенных стандартов таможенная администрация может принять решение включить дополнительные показатели [9, с.7].

В своде таможенных стандартов ЕС выделены стандарты, для каждого из которых определены свои цель, стратегические задачи, задачи и показатели: законодательство; организация и управление; управление кадровыми ресурсами; таможенная этика; обучение; коммуникация; таможенные обязательства; содействие торговле; безопасность цепи поставки; управление рисками; контроль на границе и внутри страны; следственная и правоохранительная деятельность; таможенный транзит; пост-таможенный контроль и аудит; права интеллектуальной собственности; информационно-коммуникационные технологии; инфраструктура и оборудование; таможенная лаборатория; внутренний аудит [9, с.137].

Например, сводом стандартов определен стандарт 10 «Управление рисками». Его цель – разработка политики, систем, процедур и правовых инстру-

ментов для создания эффективной системы управления рисками (далее – СУР), способной обеспечивать баланс между содействием торговле и функциями контроля.

Стратегические задачи, установленные для данного стандарта, следующие:

- создание соответствующей правовой базы, способной обеспечить разработку, реализацию и надлежащее функционирование СУР;
 - создание соответствующей организационной структуры для администрирования и выполнения управления рисками;
 - разработка и реализация управления рисками, способного обеспечить выявление, анализ и оценку рисков, работу с ними и принятие надлежащих мер;
 - развитие эффективного сотрудничества как внутри самой таможни, так и с другими компетентными органами, включая правоохранительные органы и органы безопасности, деловые круги и международных партнеров, которые могут предоставлять ценную информацию для процесса анализа рисков;
 - создание необходимой материальной базы, включая структуру информационных технологий (далее – ИТ) и базы данных, системы подбора кадров и обучения [9, с.46].
- Этот стандарт раскрывает следующие укрупненные *элементы (задачи)*:
- правовая основа;
 - организация;
 - управление рисками;
 - сотрудничество;
 - материальная база, ИТ и обучение.

Так, для элемента (задачи) *«управление рисками»* выделены 8 задач, для каждой из которых установлены показатели и перекрестные ссылки на другие стандарты свода:

10.3. Разработка и реализация системы управления рисками с целью обеспечить, чтобы отбор для таможенного вмешательства был основан на должном анализе присутствующих рисков.

10.4. Разработка профилей риска. Определение приоритетных направлений контроля на заранее установленный период времени.

10.5. В дополнение к общим профилям риска обеспечение принятия во внимание в профилях риска всех региональных и местных особенностей.

10.6. Постоянный пересмотр индикаторов рисков на основании информации о ранее проведенных проверках и результатов следственной деятельности.

10.7. Включение в критерии отбора элемента случайности как компонента системы и процесса управления рисками.

10.8. Обеспечение способности быстрого реагирования на случай кризисных ситуаций.

10.9. Регулярная оценка эффективности таможенного контроля программами обеспечения управления и принятие мер по устранению недостатков по необходимости.

10.10. Учет политической, правовой, культурной, экономической и социальной обстановки в стране в процессе управления рисками. Проведение анализа всей доступной информации, ее оценка и взвешивание путем применения различных методов подсчета и отбора с целью выявления рисков и разработки профилей [9].

В свою очередь для элемента *«сотрудничество»* установлено 4 стандарта:

10.11. Обеспечение регулярного обмена информацией между национальным подразделением анализа рисков и другими подразделениями с целью обеспечения эффективного и рационального использования информации.

10.12. Обмен информацией и опытом с другими таможенными администрациями и другими соответствующими международными организациями по необходимости.

10.13. Обмен информацией и опытом с другими соответствующими национальными государственными органами по необходимости.

10.14. Регулярное и тесное сотрудничество с деловыми и торговыми организациями с целью определения потенциальных рисков и противодействия им, по возможности оформленное официально с помощью меморандумов о взаимопонимании.

В качестве примера использования показателей и перекрестных ссылок на другие стандарты свода таможенных стандартов ЕС можно сослаться на задачу «10.4. Разработка профилей риска. Определение приоритетных направлений контроля на заранее установленный период времени».

Для ее реализации определены следующие показатели:

- Определены приоритетные направления контроля.
- Профили рисков созданы, регулярно анализируются и обновляются.
- Таможенные проверки проводятся на основании профилей рисков.

При этом в качестве перекрестных стандартов указаны информационные и коммуникационные технологии, инфраструктура и оборудование, обучение, а также контроль на границе и внутри страны.

Отличие подходов во ВТамО и ЕС по оценке таможенной деятельности таможенных служб заключается в том, что показатели ЕС не основываются

на математических методах оценки. Вместо этого для каждого показателя используется система ответов «да», «нет».

Например, для стандарта 9 «Безопасная цепь поставки товаров» (правовая основа) в части выполнения задачи «9.3. Обеспечение применения международных стандартов (например, Рамочных стандартов по обеспечению безопасности и содействию мировой торговле (SAFE) ВТамО)» выделена опция (ответ) «Законодательство соответствует международным стандартам». При заполнении опросной формы оператор может дать оценку (выбор посредством проставления знака «галочка») о соответствии («да») или не соответствии («нет») национального законодательства рамочным стандартам.

Что касается методики анализа ВТамО, то в создаваемой системе показателей установлен метод расчета. В случае количественного показателя приводится утвержденная формула/масштаб и единица измерения [10].

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЕДИНОГО СТАНДАРТА В ЕАЭС

Впервые вопрос разработки стандарта совершения таможенных операций в ЕАЭС в рамках реализации и пункта 3.2. Стратегических направлений исследован в трудах Р.В. Давыдова в 2020 г. По его мнению, нерешенность задачи по определению стандарта и тех показателей таможенного администрирования (совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля), которые могли бы объективно характеризовать состояние дел в странах-членах, не позволяет перевести в практическую плоскость работу по выравниванию условий ведения внешней и взаимной торговли в государствах ЕАЭС [11, с.195].

В частности, предлагалось, что применение Стандарта в ЕАЭС должно означать: «...в ходе таможенного контроля таможенные органы, вне зависимости от национальной принадлежности, должны осуществлять унифицированный комплекс мер и мероприятий, регламентированных в соответствии с системой управления рисками... таким образом, чтобы обеспечивать равную «контрольную нагрузку» при проверке товарных партий одинакового уровня риска. Для добросовестных участников ВЭД, обеспечивающих достоверное декларирование перемещаемых товаров, это должно приводить к минимизации временных и финансовых затрат, предсказуемости сроков движения товаров и действий контролирующих органов» [11, с. 195].

Кроме того, предложена система показателей оценки достижения Стандарта:

- сроки совершения таможенных операций в пунктах пропуска и доля совершения таможенных операций в общем времени прохождения всех контрольных мероприятий в пункте пропуска;
- сроки совершения таможенных операций при помещении товаров под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления и экспорта с выделением времени совершения таможенных операций полностью в автоматическом режиме;
- процент товарных партий, в отношении которых проводился фактический государственный контроль, в общем объеме товарных партий с разбивкой по видам государственного контроля и примененным формам такого контроля;
- объем финансовых издержек участников внешнеэкономической деятельности на прохождение таможенных процедур, определяемых во взаимодействии с бизнес-объединениями и отдельными представителями предпринимательского сообщества;

– доля случаев запроса документов и сведений таможенным органом в рамках проверки таможенной декларации в общем объеме таможенных деклараций с разбивкой по таможенным процедурам;

– доля таможенных деклараций, выпущенных в течение четырех часов, в общем объеме таможенных деклараций;

– доля актов таможенного досмотра, составленных с ошибками, в общем количестве составленных актов таможенного досмотра [11, с. 195].

При дальнейшем рассмотрении дефиниции, конкретного содержания и показателей, характеризующих достижение стандарта, было предложено исходить из необходимости их увязки с системой показателей деятельности таможенных администраций ЕАЭС, характеризующих состояние и качество таможенного администрирования [11, с.196].

В частности, предложено, исходя из целевых установок ВТамО, сгруппировать ключевые показатели оценки эффективности и качества таможенного администрирования по четырем основным направлениям:

– упрощение и гармонизация таможенных процедур, направленных на содействие развитию легитимной и справедливой международной торговли;

– обеспечение фискальной функции государства (полное, своевременное и правомерное взыскание таможенных платежей в бюджет государства);

– защита общества и граждан, охрана окружающей среды (наиболее важна роль таможенных органов в предотвращении поступления на рынок небезопасных товаров, способных нанести вред здоровью граждан, благополучию животного и растительного мира);

– собственное (институциональное) развитие таможенной системы [11, с. 196].

Семь показателей оценки стандарта приведены в 2020 году в исследовательской статье Р.В. Давыдова [12, с.4].

По его мнению, «под стандартом понимается единство совершения таможенных операций и таможенного контроля, который позволит добросовестным участникам ВЭД проходить контролирующие процедуры быстро и безболезненно, а вся сила контроля будет направлена на тех, кто пытается нарушать таможенные правила» [13].

В рамках сравнительного анализа стоит обратить внимание, что согласно своду таможенных стандартов ЕС «стандарты» – это практические инструкции на основании практики ЕС. Они представляют собой эталон для использования таможенной администрацией с целью оценить работу и организовать свой собственный путь к лучшей таможне [9, с.3].

Представляется, что термин «эталон» - приемлемое понятие для определения «единого стандарта».

Примечание: в праве Союза используется понятие «эталон» применительно к механизму «единого окна» в системе регулирования ВЭД.

Так, решением Высшего совета ЕАЭС от 08.05.2015 № 19 [14] определено следующее толкование этого понятия:

Эталонная модель национального механизма «единого окна» (далее - эталонная модель) является инструментом упрощения процедур международной торговли с целью оптимизации государственных процедур, связанных с внешнеэкономической деятельностью, и создания условий для осуществления электронных операций и электронной коммерции. Эталонная модель призвана обеспечить переход на качественно новый уровень развития национальных механизмов «единого окна», создание условий для снижения транзакционных издержек лиц, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность и оказывающих услуги в данной области (далее – заинтересованные лица), и сокращение административных издержек в работе государственных органов

государств-членов, регулирующих внешнеэкономическую деятельность (далее - государственные органы).

Эталонная модель представляет собой инновационный трансграничный интеллектуальный механизм, который позволяет заинтересованным лицам получать комплекс услуг для совершения экспортных, импортных и транзитных операций в ходе взаимодействия с государственными органами и (или) уполномоченными организациями государств-членов.

Эталонная модель учитывает положения международных стандартов Всемирной таможенной организации и рекомендаций Организации Объединенных Наций, интегрирует опыт построения современных моделей механизма «единого окна», используя прогрессивные организационно-правовые, технические и технологические решения [9, с.3].

Описание эталонной модели национального механизма «единого окна» в системе регулирования ВЭД утверждено решением Евразийского межправительственного совета от 30.04.2019 № 6 [15].

В соответствии с этим решением Эталонная модель является концептуальной основой, определяющей систему принципов и инструментов развития национальных механизмов «единого окна» и создания экосистемы управления ВЭД.

Эталонная модель национального механизма «единого окна» в системе регулирования ВЭД призвана обеспечить переход национальных механизмов «единого окна» на новую траекторию развития, а также реализацию эффективного управления данными, процессами и информационным взаимодействием (в том числе хозяйствующих субъектов с государственными органами государств-членов (B2G/G2B), государственных органов государств-членов между собой (G2G) и хозяйствующих субъектов между собой (B2B)).

Подобные методические подходы можно использовать при разработке концептуального видения стандарта совершения таможенных операций в ЕАЭС.

Существует экспертная точка зрения к определению стандарта совершения таможенных операций – «применение таможенных процедур и совершение таможенных операций в соответствии с действующей нормативной правовой базой, обеспечивающие равные, благоприятные и предсказуемые условия ведения бизнеса для добросовестных участников ВЭД при условии полного, правомерного и своевременного взимания таможенных платежей» [12].

Проведенный анализ показал, что, экспертное сообщество не располагает комплексной картиной о проблематике и перспективах разработки единого стандарта и соответствующих показателей для целей совершенствования таможенного регулирования в Союзе.

Евразийская интеграция в таможенном аспекте требует нового стратегического подхода и инструмента – свода таможенных стандартов ЕАЭС. Работу по его созданию следует организовать на площадке блока по таможенному сотрудничеству ЕЭК. Развитие евразийской экономической интеграции требует создания нового наднационального инструмента таможенного администрирования в ЕАЭС, который консолидирует единые подходы реализации права Союза (правоприменительной практики) таможенными службами государств-членов Союза.

Предлагается разработать свод таможенных стандартов ЕАЭС в рамках деятельности консультативных органов блока по таможенному сотрудничеству Комиссии и утвердить стандарты актами органов Союза (решением Коллегии и Совета ЕЭК).

Структура стандарта должна включать следующие элементы: наименование стандарта, цель, стратегические задачи, показатели.

В качестве модели рекомендуется ознакомиться со сводом таможенных стандартов ЕС.

Предлагается следующий понятийный аппарат:

- «Единый стандарт совершения таможенных операций» – эталон таможенных правил для использования таможенной службой с целью оценки работы и организации применения таможенных процедур и совершения таможенных операций в соответствии с правом Союза;
- «Свод таможенных стандартов ЕАЭС» – система единых стандартов совершения таможенных операций в разрезе институтов таможенного регулирования, используемых для комплексной оценки деятельности таможенной службы в соответствии с правом Союза;
- «Международный таможенный стандарт» – положение, выполнение которого признается необходимым для достижения гармонизации и упрощения таможенных процедур и практики, формализованное в правовых инструментах и средствах ВТамО, а также актах интеграционных объединений.

Разработка свода таможенных стандартов нацелено на обеспечение единообразной правоприменительной практики в сфере таможенного регулирования в государствах-членах ЕАЭС. Свод таможенных стандартов – это инструмент для таможенных служб по оценке сильных и слабых сторон, проведения анализа пробелов и потребностей, а также определения направлений развития.

Разработка показателей в разрезе таможенных стандартов позволит проводить оценку уровня развития таможенного администрирования в государствах-членах ЕАЭС, а также формировать предложения по перспективным направлениям таможенного администрирования в ЕАЭС.

Предлагается использовать систему единых таможенных стандартов ЕАЭС при рассмотрении запроса государства, не являющегося членом Союза, о членстве в ЕАЭС. Данный инструмент позволит оценить соответствие тамо-

женной службы третьей стороны требованиям – единым стандартам (своду таможенных стандартов) таможенного регулирования, сформированных на основе права Союза.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Применение свода таможенных стандартов ЕАЭС позволит установить потенциальные риски, сопряженные с последующей практической имплементацией права Союза в сфере таможенного регулирования третьей стороной, а также готовностью ее таможенной инфраструктуры и информационных систем таможенных органов интегрироваться с технологиями, внедряемыми таможенными службами государств-членов ЕАЭС.

Таким образом, решения органов Союза о членстве в ЕАЭС нового государства-кандидата принимается при имплементации права Союза в сфере таможенного регулирования и соответствии деятельности таможенной службы страны-кандидата своду таможенных стандартов ЕАЭС.

Такие стандарты должны быть разработаны для института уполномоченного экономического оператора, управления рисками, скоординированного контроля на границе, таможенного транзита, пост-таможенного контроля и аудита, цифровой (интеллектуальной) таможни и автоматизации деятельности таможенных служб, перспективных таможенных технологий, механизма «единого окна».

Наряду с этим необходимо создать единые стандарты для интеллектуального пункта пропуска и таможенной инфраструктуры.

Рассмотрение этой инициативы может проводиться в рамках мероприятий плана мероприятий по реализации Декларации 2023–2045.

Примечание: настоящая статья является частной точкой зрения автора и не связана с его профессиональной деятельностью.

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ

1. Стратегические направления развития евразийской экономической интеграции до 2025 года. Утверждены Решением Высшего Евразийского экономического совета от 11 декабря 2020 г. № 12. «О Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 года». URL: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01428320/scd_12012021_12 (дата обращения - 09.02.2025).

2. Распоряжение Высшего евразийского экономического совета ЕАЭС от 25.12.2023 № 6 «О плане мероприятий («дорожной карте») по реализации Декларации о дальнейшем развитии экономических процессов в рамках Евразийского экономического союза до 2030 года и на период до 2045 года «Евразийский экономический путь». Альта-Софт. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/23rv0006/?ysclid=m6w8g98s3831334360> (дата обращения - 09.02.2025).

3. Кадыркулов М.А., Мозер С.В., Липатова Н.Г. Всемирная таможенная организация как современный институт совершенствования таможенного администрирования и упрощения процедур торговли: монография. Люберцы: РИО Российской таможенной академии, 2017. URL: https://customs-academy.net/wp-content/uploads/2018/11/Мон.-ВТамО_Кадыркулов_Мозер_Липатова_.pdf (дата обращения - 09.02.2025).

4. Меморандум о взаимопонимании между Евразийской экономической комиссией и Всемирной таможенной организацией от 17 июня 2016 г. Информационный портал ЕАЭС:

https://docs.eaeunion.org/upload/iblock/4af/accrlyx7s93k9y8kctzwcokzs4m4hpby/ms_07072016_doc.pdf (дата обращения - 09.02.2025).

5. Мозер С.В. Научно-методические подходы по совершенствованию права ЕАЭС на основе правовых инструментов и средств Всемирной таможенной организации // Проблемы экономики и юридической практики. – Том 19. – № 3. – 2023. URL: <https://customs-academy.net/?p=20649> (дата обращения - 09.02.2025).

6. Международная конвенция «Об упрощении и гармонизации таможенных процедур» от 18 мая 1973 года в редакции Протокола о внесении изменений в Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26 июня 1999 года. Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. Консорциум Кодекс. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1901082> (дата обращения - 09.02.2025).

7. Мозер С.В. Толковый словарь международных таможенных терминов Всемирной таможенной организации (на английском языке) (864 термина и определения). / С.В. Мозер (составитель). М.: РИО Российской таможенной академии, 2021. URL: <http://customs-academy.net/?p=14315> (дата обращения - 09.02.2025).

8. Халипов С.В. Экономический нейтралитет международного таможенного права. Российский внешнеэкономический вестник. – № 1. – 2022. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=48016900> (дата обращения - 09.02.2025).

9. Customs blueprints. Pathways to better customs. Publication Office of the European Union. URL: https://taxation-customs.ec.europa.eu/taxation/eu-training/customs-blueprints_en (дата обращения - 09.02.2025).

10. Мозер С.В. К вопросу о методике оценки состояния развития таможенного регулирования в ЕАЭС с учетом правовых средств Всемирной таможенной организации // Пробелы в российском законодательстве. – Том 16. – № 1. – 2023 г. – С. 197–218. (БАК). URL: <http://customs-academy.net/?p=16381> (Дата обращения - 09.02.2025).

11. Давыдов Р.В. Совершенствование таможенного администрирования в соответствии со Стратегией развития ЕАЭС до 2025 года // Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика, 38 (2). URL: <https://www.hse.ru/data/2022/11/29/1714633502/%D0%A0.%20%D0%92.%20%D0%94%D0%B0%D0%B2%D1%8B%D0%B4%D0%BE%D0%B2.pdf> (дата обращения - 09.02.2025).

12. Давыдов Р.В. Единый стандарт таможенного администрирования как инструмент развития Евразийского экономического союза // Вестник российской таможенной академии. – №4. URL: https://academy.customs.gov.ru/storage/document_text/2021/02-01/3YWJpbEw/2020%204_biblio.pdf (дата обращения - 09.02.2025).

13. Руслан Давыдов: «Когда мы будем уверены, что качество и стандарты таможенного администрирования едины на всей территории ЕАЭС, может быть достигнута полная свобода передвижения товаров». ФТС России. 14 января 2022 г. URL: <https://customs.gov.ru/press/federal/document/322132> (дата обращения - 09.02.2025).

14. Решение Высшего совета ЕАЭС от 08.05.2015 № 19 «О плане мероприятий по реализации Основных направлений развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности. АлтаСофт. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/15vr0019/> (дата обращения - 09.02.2025).

15. Решение Евразийского межправительственного совета от 30.04.2019 № 6 «Об Описании эталонной модели национального механизма «единого ок-

на» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности». Альта-софт. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/19ms0006/> (дата обращения - 09.02.2025).

Дата поступления рукописи в редакцию – 09.02.2025.

Дата принятия рукописи в печать (к публикации) – 18.03.2025.

Информация об авторе

Мозер Сергей Владимирович – кандидат юридических наук, заместитель начальника отдела перспективных таможенных технологий Департамента таможенного законодательства и правоприменительной практики Евразийской экономической комиссии, 119121, г. Москва, Смоленский бульвар, д.3/5, стр. 1, e-mail: moser-eec@yandex.ru.

Information about the author

Moser Sergei V. – Candidate of Law, Deputy Head of the Division of Advanced Customs Technologies of the Department of Customs Legislation and Law Enforcement Practice of the Eurasian Economic Commission, 119121, Moscow, Smolensky Boulevard, 3/5, building 1, e-mail: moser-eec@yandex.ru.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

Для цитирования

Мозер, С. В. (n.d.). ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗРАБОТКИ СВОДА ТАМОЖЕННЫХ СТАНДАРТОВ В ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ СОЮЗЕ. *Юрист ВЭД*, 64–86. Retrieved April 1, 2025, from <https://yuristved.ru/index.php/journal/article/view/40>.

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 таможен, 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>.

УДК 303.62

«ТАМОЖНЯ НЕ МОЖЕТ ОСТАВАТЬСЯ СТАТИЧНОЙ»**Галина Владимировна Баландина**

старший научный сотрудник Всероссийской академии внешней торговли, Заслуженный юрист Российской Федерации, генерал-майор таможенной службы в отставке

В беседе с главным редактором журнала П.Н. Сафоненковым Галина Владимировна Баландина поделилась своим мнением о различных аспектах деятельности таможенных органов в последние годы, таможенном контроле, судебной практике по таможенным спорам, деятельности Суда Евразийского экономического союза, Стратегии развития таможенных органов, цифровизации таможенных процедур и по другим актуальным вопросам.

Галина Владимировна Баландина — старший научный сотрудник Всероссийской академии внешней торговли Министерства экономического развития Российской Федерации, руководитель Центра поддержки внешнеэкономической деятельности и развития регионов. Имеет более чем 30-летний опыт работы в области государственного регулирования внешнеторговой деятельности и таможенного дела. Работала на руководящих должностях в Министерстве экономического развития Российской Федерации и в Федеральной

таможенной службе. Участвовала в создании и развитии современного внешнеторгового и таможенного законодательства, законодательства Таможенного союза. Заслуженный юрист Российской Федерации, генерал-майор таможенной службы в отставке. В рамках общественной деятельности Г.В. Баландина — заместитель Председателя Совета ТПП РФ по таможенной политике, член рабочих (экспертных) групп Евразийской экономической комиссии, связанных с таможенным регулированием, эксперт специализированной группы по спорам в части применения специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер в Суде Евразийского экономического союза.

- **Галина Владимировна, признаюсь, давно хотел с вами поговорить на таможенную тему. И не только потому, что вы профессионал высокого уровня, но еще и по некоторым личным обстоятельствам. Я прекрасно помню время своей службы в таможенных органах, когда вы были начальником правового управления ФТС России. Помню, как на еженедельных занятиях мы внимательно изучали среди прочих поступающих в таможенную службу документов различные разъяснения законодательства, аналитические материалы, приходящие от правового управления. Это было интересно. На мой взгляд, все излагалось достаточно взвешенно и объективно. И в этом чувствовалось, что вы и, очевидно, ваши сотрудники, были всегда глубоко погружены в профессиональные вопросы, причем право, как таковое, для вас было превыше всего. Это мои личные впечатления, возможно, кто-то со мной не согласится... На ваш взгляд, уже со стороны, что происходило потом, в исторической ретроспективе, скажем, начиная с 15–17-летней давности? Не столько даже в правовом управлении, сколько вообще в таможен-**

ных органах. Менялся ли подход должностных лиц таможенных органов к своим профессиональным обязанностям, условия работы, компетенции, отношение к бизнесу и желание понимать его проблемы?

- Конечно, многое изменилось. Меняется страна, усложняется торговая политика, внедряются новые технологии, появляются новые практики ведения бизнеса. Таможня не может в этих условиях оставаться статичной. К ключевым событиям последних 15–17 лет, которые, на мой взгляд, повлияли на формирование образа современной таможенной службы, относятся:
 - создание Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС, а теперь уже ЕАЭС с единым таможенным кодексом. Таможенное законодательство стало многоуровневым и чрезмерно громоздким;
 - переход на электронный документооборот при совершении таможенных операций и развитие информационных технологий. Автовыпуск без задержек сегодня стал привычным для многих участников ВЭД явлением. К достижениям последних лет в области использования информационных технологий в таможенном деле отнесу электронное таможенное декларирование, Единый лицевой счет, Личный кабинет;
 - введение в обычную практику таможенного администрирования постконтроля (т. е. перенос таможенного контроля на этап после выпуска товаров);
 - категорирование участников ВЭД по уровню рисков;
 - практическая помощь таможенных органов бизнесу по отдельным системным вопросам. На сайте ФТС есть много полезной информации для практического использования, широко распространены практики проведения таможенными органами семинаров (вебинаров) по разным вопросам применения таможенного законодательства.

Что, на мой взгляд, остается неизменным в этом огромном инерционном механизме таможенного администрирования, к тому же утяжеленном влиянием таможенных органов стран – участниц ЕАЭС:

1. Недоверие таможенных органов к бизнесу. Нельзя не отметить, что возможностей у бизнеса высказать свое мнение, быть услышанным и даже воспринятым стало больше. Бизнес участвует в работе комитетов, комиссий, рабочих и экспертных групп по разным направлениям в ЕЭК, привлекается к обсуждению поправок к ТК ЕАЭС в роли почти полноправного участника переговорного процесса. Однако в целом механизм консультативного взаимодействия между таможенной службой и бизнесом еще далек от совершенства.

2. Сохраняется много «серых зон» в таможенном законодательстве и практике его применения. Таможенные процедуры переработки, технологии совершения таможенных операций в пунктах пропуска, льготы по уплате таможенных платежей, вопросы определения таможенной стоимости в части включения в нее дополнительных расходов и платежей, оформление припасов, контроль конечного использования товаров, список можно продолжать. Это не вчера появившиеся проблемы.

3. Высокий уровень цифровизации взаимодействия между таможенной и бизнесом на стадии таможенного декларирования соседствует с неэффективными бумажными технологиями в пунктах пропуска.

4. Многоэтапность таможенного оформления, рассмотрение каждой отдельной таможенной декларации в качестве самостоятельного объекта контроля, маркировка каждой единицы товара, мелочность контроля (вопреки философии применения анализа рисков для эффективного использования ограниченных ресурсов), выпуск только после уплаты таможенных платежей (за редким исключением), подтверждение целевого назначения

товаров другими государственными органами до их ввоза – это такие тянущиеся из 90-х годов подходы к организации таможенного администрирования, эффективность которых с развитием информационных технологий, сближением с налоговой службой, обретением навыков сбора экономической информации внутри страны и в странах производства импортируемых в Россию товаров, по-моему, уже можно ставить под сомнение.

- **Как показывает практика, эффективность деятельности таможенных органов, если говорить о фискальной функции, оценивается фактически по одному показателю – сумме собранных таможенных платежей. С этой точки зрения за 2024 год таможенные органы действовали максимально эффективно – собрали платежей почти в 2 раза больше, чем за предыдущий год. Однако многие участники ВЭД в 2024 году испытывали предельное давление, доплачивая миллионные суммы в результате корректировки таможенной стоимости. Как вы считаете, не должны ли учитываться в совокупности и другие критерии эффективности фискальной деятельности таможенных органов – например, рост количества участников ВЭД, развитие внешней торговли, рост товарооборота? Ведь можно в течение года собрать платежей в два, а то и в три раза больше, чем в предшествующий год, но при этом привести к банкротству десятки-сотни компаний. Должны ли, на ваш взгляд, таможенные органы способствовать развитию внешней торговли, предпринимать какие-то для этого меры? Если должны, то какие? Ведь это, в свою очередь, также повлечет со собой повышение таможенных доходов.**

- На самом деле все довольно просто: любые процедуры, технологии, организация процессов таможенного оформления, которые снижают издержки участников ВЭД на совершение таможенных формальностей, содействуют торговле. Есть международные стандарты и рекомендации по организации таможенного администрирования, которые направлены на обеспечение баланса между эффективностью таможенного контроля, безопасностью и содействием торговле. Уже немного устаревшие, но по-прежнему актуальные пересмотренная Киотская конвенция, Рамочные стандарты безопасности Всемирной таможенной организации, Соглашение об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации содержат объемный набор рецептов, как сократить издержки добросовестного бизнеса без ущерба интересам государства. Воздержусь от их повторения, все это хорошо известно.

Я думаю, что цель содействия торговле может достигаться, во-первых, если она поставлена, а, во-вторых, если на ментальном уровне регуляторы и правоприменители будут следовать этой цели как при принятии нормативных актов, так и при их исполнении. Многие для этого делается, но пока руководящей идеей в организации таможенных процедур такая цель не стала.

Вряд ли рост количества участников ВЭД, развитие внешней торговли, рост товарооборота – это те показатели, на которые таможенное администрирование непосредственно влияет. Какую бы важную роль таможенные процессы ни играли во внешней торговле, все-таки торговая политика, логистика, внешнеторговые расчеты, в целом предпринимательский климат значительно в большей степени влияют на эти показатели.

Сроки выпуска, издержки на совершение таможенных операций, доступность информации о правилах, которые требуется исполнять, можно

назвать еще несколько критериев, по которым в динамике можно оценивать деятельность таможенных органов в направлении содействия торговле. Я бы сюда же еще отнесла адекватность торговой политики, ясность, понятность и предсказуемость правил, которые требуется исполнять, право любого участника ВЭД мотивированно возразить на негативное для него решение таможни прежде, чем оно будет принято, право на получение предварительного решения, отказ от чрезмерных административных требований. Воплощение таких принципов сложно измерить показателями, но, если они станут стержнем для построения таможенных правил, в этом и будет выражаться содействие торговле.

- **Усиление таможенного контроля после выпуска товаров при сокращении времени текущего таможенного контроля - одно из основных стратегических направлений развития таможенной службы. Какие тенденции и проблемы для участников ВЭД и для таможенных органов вы наблюдаете в последнее время в части таможенного контроля после выпуска товаров? И на этом фоне возникает еще вопрос: неужели вдруг в рамках постконтроля таможенные органы стали обнаруживать, что у нас так много участников ВЭД - злостных нарушителей, которые в огромном объеме недоплачивают таможенные платежи при декларировании (при этом мы видим еще и постоянный рост количества дел об административных правонарушениях)? Условно идеальной моделью увеличения суммы собранных таможенных платежей, наверное, можно было бы считать такую модель, при которой причиной этой динамики является увеличение товарооборота. Не получается ли сейчас, что многие участники ВЭД заплатили платежей в 2024**

год в среднем в 2 раза больше, чем раньше, при таком же, а то и меньшем, объеме выпущенного товара?

- Я бы говорила не об усилении таможенного контроля после выпуска, а о переносе таможенного контроля на этап после выпуска товаров. Я расцениваю этот тренд как положительную тенденцию. Сроки выпуска товаров реально существенно сократились, а значит, сократились издержки на временное хранение, простой транспортных средств, компаниям не нужно делать большие запасы. Убеждена, что анализ деятельности компании за определенный период позволяет с большей эффективностью проверить достоверность представляемых ею при таможенном оформлении сведений, чем проверка сведений по отдельно взятой поставке на этапе таможенного декларирования. В то же время с постконтролем есть проблемы, которые обязательно нужно решать.

Мы видим, что постепенно в практику таможенного администрирования добавляются новые направления контроля – проверка включения в таможенную стоимость лицензионных платежей, дивидендов, транспортных расходов и т. д. Однако четких, одинаково всеми понимаемых правил не существует, они формируются из судебной практики от кейса к кейсу, разъяснений регуляторов, уточняются. В таких условиях компания не может быть уверенной в том, что сегодняшнее добросовестное поведение через два-три года не будет считаться нарушением, которое повлечет за собой если не административную или уголовную ответственность, то доплату таможенных платежей с пенями или процентами. Я считаю это самой большой проблемой постконтроля на сегодняшний день. Формирующиеся правоприменительной практикой новые правила, которые влекут для

участников дополнительные обязанности уплаты таможенных платежей, не должны применяться ретроспективно.

Важным инструментом, обеспечивающим для участника ВЭД стабильность таможенных правил, является институт предварительных решений, которые не могут изменяться «задним числом», если заявитель не уличен в мошенничестве. Такие предварительные решения на сегодняшний день принимаются только по классификации товаров по ТН ВЭД, хотя могут приниматься по вопросам происхождения товаров, элементам таможенной стоимости, другим вопросам (льготам, процедурам и т. д.). Убеждена, что перенос контроля на этап после выпуска обязательно должен сопровождаться совершенствованием института предварительных решений.

Есть проблема применения форм таможенного контроля, которые таможенники применяют при постконтроле. Камеральные проверки, детально прописанные в законе, с предварительным уведомлением о проверке, ознакомлением с актом проверки и материалами проверки в целом, правом участника ВЭД представить дополнительные доказательства добросовестности своего поведения путем направления возражений на акт проверки, проводятся все реже. Их вытесняет более удобная для таможни форма таможенного контроля - проверка документов и сведений, при которой не требуется ни о чем уведомлять проверяемое лицо, спрашивать его мнение. Следом за актом проверки почти сразу же участник ВЭД получает уведомление о неуплаченных в срок таможенных платежах, под угрозой блокировки счетов уплачивает неожиданно образовавшуюся таможенную задолженность, и только потом уже в процессе обжалования в вышестоящий таможенный орган или суд может представить доводы в защиту своих интересов. Мне не кажется это правильным.

В части дальнейшего развития постаудита, на мой взгляд, правильно ставить вопрос о добровольном устранении нарушений, выявленных в ходе проверки, и действиях проверяемых компаний по профилактике подобных нарушений в будущем. Но это в будущем, когда постаудит будет проводиться не только с целью выявить нарушение.

- **Еще несколько лет назад участники ВЭД при обжаловании решений таможенных органов выигрывали в судах до 80–90% дел. Сейчас по разным оценкам доля таких дел снизилась до 30–35 %. В чем причина, на ваш взгляд? Должностные лица таможенных органов стали принимать меньше незаконных решений или, может быть, серьезнее готовиться к судебным спорам? Что происходит с судебной практикой?**
- В целом количество жалоб в таможенной сфере в судебные органы и в вышестоящие таможенные органы устойчиво снижается. Я думаю, какую-то роль в этом тренде играет перенос таможенного контроля на этап после выпуска товаров. По результатам одной проверки решения выносятся сразу по нескольким таможенным декларациям, количество которых может составлять несколько сотен, и все они скопом обжалуются в рамках одного дела.

Безусловно, растет уровень профессионализма в таможенных органах. Заметна схожесть в правовых оценках арбитражными судами вопросов включения в таможенную стоимость лицензионных платежей, другим вопросам определения таможенной стоимости, классификации отдельных видов товаров, а это самые распространенные случаи споров с таможенными органами. Есть обстоятельства, по которым сформирована устойчивая негативная для участников ВЭД практика, например, по вопросам

включения в таможенную стоимость дивидендов. Если сумма доплаты таможенных платежей незначительна, многие компании предпочитают не прибегать к обжалованию решений таможенных органов, даже если они не согласны с ними.

До 40% вынесенных решений в пользу участников ВЭД свидетельствуют о том, что таможенные органы не всегда и не во всем правы, а судебные органы восстанавливают нарушенные права участников ВЭД. Я считаю, что судебный контроль в административных процедурах – это очень важный ограничитель административного произвола. Хорошо, что он есть.

- **В 2024 году за оспаривание в суде решений, действий (бездействия) государственных органов юридическими лицами госпошлина выросла почти в 17 раз. Учитывая только это, в ряде случаев участники ВЭД будут реже оспаривать в судах решения таможенных органов. Можете ли Вы рассказать о каких-то ситуациях, при которых в настоящее время имеются реальные перспективы отмены решений таможенных органов в административном порядке?**
- Ограничусь данными, представленными ФТС России в Итоговом докладе о деятельности таможенной службы в 2023 году. Доля удовлетворенных вышестоящими таможенными органами жалоб из числа рассмотренных по существу составила 53,4%. То есть, доля удовлетворенных жалоб, рассмотренных в ведомственном порядке выше, чем в судебном. Поэтому реальные перспективы отмены незаконных решений таможенных органов в административном порядке есть, и, кстати, количество таких жалоб вполне сопоставимо с количеством жалоб в суд.

- **Галина Владимировна, вы являетесь экспертом в Суде Евразийского экономического союза. Какова реальная роль этого суда в укреплении ЕАЭС? Насколько Суд ЕАЭС эффективен в реализации своей компетенции и в чем эта эффективность может выражаться?**

- Это сложная тема, требующая отдельного разговора. В самом начале я говорила о громоздком таможенном законодательстве. Несмотря на стремление сделать Таможенный кодекс максимально подробным, в нем остались неурегулированные положения, некоторые нормы сформулированы так, что трактовать их можно по-разному. Я бы видела роль Суда ЕАЭС прежде всего в том, чтобы обеспечивать единообразное применение таможенного законодательства на таможенной территории ЕАЭС путем разъяснений положений Таможенного кодекса ЕАЭС, актов Евразийской экономической комиссии, как это предусмотрено пунктом 46 Статута Суда. Пока эта сфера деятельности Суда существенно не проявилась. Такие разъяснения Суд вправе давать лишь на основе обращений уполномоченных органов государств – членов ЕАЭС или органов самого ЕАЭС. В России таким уполномоченным органом является Генеральная прокуратура, направившая на моей памяти всего лишь одно обращение в прошлом году о разъяснении положений ТК ЕАЭС в части предварительных решений.

- **Вы принимали активное участие в подготовке изменений в положения ТК ЕАЭС. Какие наиболее важные поправки с точки зрения упрощения таможенных операций и облегчения работы участников ВЭД удалось внести в кодекс?**

- На самом деле пока приняты поправки в ТК ЕАЭС в части регулирования электронной торговли и, если честно, на мой взгляд, правила могли бы быть не такими жесткими, как это сейчас прописано. С другой стороны, лучше такие правила, чем ничего.

Первый большой пакет поправок пока еще проходит внутригосударственные процедуры. Самое неожиданное упрощение – это почти полный отказ таможенных органов всех 5 государств от контроля перемещения контейнеров. Есть еще много разных дополнений и изменений, но все они в основном носят более точечный характер.

- **По вашему мнению, насколько предсказуемое в России законодательное регулирование таможенных отношений? И почему у нас при ряде многих долго действующих норм таможенного законодательства зачастую невозможно предугадать решения должностных лиц таможенных органов? С чем это связано?**
- Частично я уже затронула эту тему в рамках рассуждений о постконтроле. Правоприменительная практика формирует новые правила, которые могут применяться ретроспективно. Почему это происходит? Потому что правила недостаточно ясны и понятны, оставляют маневр в правоприменении, потому что нет единого органа, который мог бы толковать эти правила до того, как сформируется новая практика. Право ЕАЭС может разъяснять только Суд ЕАЭС, но по обращению соответствующих органов. Минфин России вправе разъяснять только положения Закона о таможенном регулировании. Компетенция Евразийской экономической комиссии ограничена принятием только тех актов, которые предусмотрены международным договором, коим является ТК ЕАЭС.

Я бы сюда еще отнесла то обстоятельство, что в ТК ЕАЭС не сформированы базовые принципы таможенного регулирования, с которыми бы правоприменители могли сверяться в случаях, когда в законодательстве нет подходящей нормы либо норма может быть истолкована по-разному или если в нормах есть коллизия.

- **С какими проблемами сталкиваются в настоящее время экспортеры при декларировании и выпуске товаров? Какие меры, на ваш взгляд, могут предпринять таможенные органы для поддержки экспортеров и развития несырьевого неэнергетического экспорта товаров?**
- Я думаю, что в связи с тем, что «гибкие» вывозные таможенные пошлины с 1 января 2025 года не продлили, у экспортеров опять все стало хорошо. Высокий уровень автоматического выпуска, редкие случаи осмотра или досмотра товаров, для чего требуется заезжать на СВХ, навешивать пломбы в пункте пропуска. Так держать и развивать дальше!
- **В настоящее время еще продолжаются судебные разбирательства по вопросу включения в таможенную стоимость дивидендов. Какой, на ваш взгляд, оптимальный путь решения данной проблемы?**
- Не буду оригинальной, если скажу, что дивиденды ни при каких обстоятельствах не должны включаться в таможенную стоимость. И это оптимальный путь решения проблемы. Я надеюсь, что с более активной работой налоговых органов в области контроля трансфертного ценообразования, постепенной нормализацией торгового режима с разными торговыми партнерами эта проблема будет постепенно утрачивать свою остроту.

- В Стратегии развития таможенных органов до 2030 года учтены перспективные тенденции развития цифровизации таможенных органов. Интеллектуальная таможня, автоматизация рабочих процессов, цифровизация производства по делам об административных правонарушениях – это все хорошо. Но уже сейчас за всеми этими положительными тенденциями на практике я наблюдаю много недостатков в реализации цифровых технологий, которые в большей или меньшей степени, как это не покажется парадоксальным, вольно или невольно ущемляют права участников ВЭД. Я достаточно глубоко анализировал эти вопросы, но не буду останавливаться на своих наблюдениях. Как вы считаете, реализует ли Федеральная таможенная служба к 2030 году Стратегию в этой части, и насколько качественно это может получиться не только с точки зрения технических возможностей, но и с точки зрения обеспечения прав участников таможенных отношений, а еще, что немаловажно, и законодательного закрепления механизмов реализации цифровых технологий?
- В любом явлении всегда есть две стороны положительного и негативного эффекта. Вопрос в том, что перевешивает, как оценивать, кто в выигрыше, кто в проигрыше.
Что положительного в автоматизации и цифровизации? Существенно снижаются риски человеческих ошибок и коррупционных связей. Невероятно возрастает скорость обработки информации. Автоматизация выпуска до сих пор сегодня многими участниками ВЭД оценивается как выдающийся прогресс. Или сравнить управление единым лицевым счетом с ведением расчетов по уплате таможенных платежей с каждой таможней отдельно.

Что отрицательного? Не без сбоев. Бывают ситуации, когда автоматизация неэффективных административных процессов цементирует эту неэффективность, тормозит их оптимизацию, в том числе с необходимостью предоставления избыточных данных или неоднократного их предоставления. Автоматизация с ручным вводом данных ускоряет процесс принятия решений, но не упрощает процесс их предоставления. Иногда легче представить бумажный документ, чем ввести из него данные в формате альбомов ФТС.

Я думаю, что цифровизация таможенных процедур – это процесс неизбежный. Возможно, регулярные консультации с бизнесом при развитии цифровизации позволили бы сделать этот процесс более эффективным.

В законодательном закреплении механизмов реализации цифровых технологий я не вижу серьезных проблем, особенно в таможенной сфере. ТК ЕАЭС, имея статус международного договора, заложил достаточные правовые основы для этого. Да и в Российской Федерации, на мой взгляд, сегодня уже создана правовая база, позволяющая полномасштабно использовать цифровые технологии как в административных процедурах, так и в гражданском обороте.

- **Как вы думаете, какую роль в автоматизации процессов может играть искусственный интеллект?**
- Не думаю, что в какой-то обозримой перспективе мы увидим, что принятие решений в области таможенного дела отдано на откуп искусственному интеллекту. Но, например, использование искусственного интеллекта открывает широкие возможности для внедрения базового принципа «единого окна» - а именно однократности представления данных для выполнения

всех административных требований в области ВЭД, например, семантическое сравнение описания товара в разных документах (декларация, лицензия, сертификат, данные, полученные из зарубежных источников).

- **Стратегией развития таможенных органов до 2030 года предусмотрено формирование института таможенного аудита. Насколько это важное направление развития таможенного администрирования и что из этого может получиться, как вы считаете? Кстати, некоторые специалисты говорят еще и о таможенном комплаенсе, считая комплаенс или инструментом аудита, или употребляя это слово как синоним аудита. Что Вы думаете по этому поводу?**

- В зависимости от того, что вы понимаете под таможенным аудитом. В некоторых странах словом таможенный аудит называются различные формы таможенного контроля, проводимые после выпуска товара. Подстрочный перевод термина РСА, употребляемый Всемирной таможенной организацией в своих – это пост-таможенный аудит, предусмотренный в Киотской конвенции и в Соглашении об упрощении процедур торговли.

Таможенный аудит как аутсорсинг таможенного контроля мною не поддерживается. Я знаю об опыте некоторых стран, когда таможня нанимает аудиторов для проведения проверок после выпуска, но в моем понимании это может происходить тогда, когда у государственного аппарата не хватает своих собственных ресурсов.

Да так вопрос никто и не ставит. Как я понимаю идею, одна компания – участник ВЭД может нанять некую другую коммерческую компанию, названную таможенным аудитором, для аудита своей деятельности в таможенной сфере, и аудиторское заключение должно каким-то образом

учитываться таможенными органами при оценке уровня риска или добросовестности, добропорядочности или законопослушности этой компании. Мне эта идея не нравится.

В то же время компании, способные профессионально провести таможенный аудит, могут быть хорошими помощниками импортерам и экспортерам для их собственной самооценки. Исхожу из понимания, что компания, стремящаяся быть устойчивой и стабильной, или имеющая амбиции занять долю на рынке, заинтересована в том, чтобы иметь собственный таможенный комплаенс и поддерживать его на высоком уровне. Если ей для этого требуется привлечь профессионального аудитора, это ее право. Но преимущество какое-то у подвергнувшейся аудиту компании из-за этого появляться не должно. Это самостоятельный выбор компании – положиться на собственные силы внутреннего контроля или привлечь стороннюю компанию.

Нужно ли регулировать деятельность таможенных аудиторов, не уверена. На российском рынке присутствует значительное количество юридических компаний без всякого прибавления к их названию статуса таможенного аудитора. Я и сама участвовала в таких процедурах, работая в консалтинге. Что вовсе не исключает саморегулирования этого вида деятельности в рамках общественных организаций.

Напомню, что в вопросах стимулирования добросовестного поведения в таможенной сфере работают не только внутренние стремления и амбиции. Есть и публичные стимулы: постконтроль, когда в течение трех лет после выпуска товара таможня может оценить правильность и достоверность данных, представленных при таможенном декларировании, жесткие санкции за административные правонарушения и уголовные преступления, пени, категоричность в уровне риска, от которой зависит скорость выпуска

товара. Поэтому компании, нуждающиеся в помощи таможенных аудиторов, есть, компании, оказывающие эту помощь, тоже есть. В этом смысле институт таможенного аудита уже сформирован. Не уверена, что государству нужно вмешиваться в это.

– Галина Владимировна, спасибо за интервью!

Текст интервью подготовил главный редактор журнала «Юрист ВЭД»
П.Н. Сафоненков

« CUSTOMS CANNOT REMAIN STATIC »

Galina Vladimirovna Balandina,

Senior Researcher at the All-Russian Academy of Foreign Trade of the Ministry of Economic Development of the Russian Federation, Head of the Center for Support of Foreign Economic Activity and Region Development

Ключевые слова: таможенный контроль, судебная практика, таможенные органы, цифровизация таможенных процедур, автоматизация процессов, таможенный аудит, таможенный комплаенс, таможенные платежи, дивиденды, постконтроль, Суд ЕАЭС, таможенное администрирование, внешнеэкономическая деятельность.

Keywords: customs control, judicial practice, customs authorities, digitalization of customs procedures, automation of processes, customs audit, customs compliance, customs payments, dividends, postcontrol, EAEU Court, customs administration, foreign economic activity.

Для цитирования

Баландина, Г. В., & Сафоненков П.Н. (2025). «ТАМОЖНЯ НЕ МОЖЕТ ОСТАВАТЬСЯ СТАТИЧНОЙ». *Юрист ВЭД*, 1, 101-120. <https://yuristved.ru/index.php/journal/article/view/42>.

**ТРЕБОВАНИЯ
К НАУЧНЫМ СТАТЬЯМ,
ПРЕДСТАВЛЯЕМЫМ ДЛЯ ОПУБЛИКОВАНИЯ В ЖУРНАЛЕ
«ЮРИСТ ВЭД»**

Основное содержание журнала «Юрист ВЭД» (далее – Журнал) – научные, научно-практические статьи, научные обзоры, по правовому регулированию в таможенной сфере (5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки) и иным направлениям публично-правовых исследований, соответствующим специализации журнала и предъявляемым редакцией журнала к ним требованиям.

Для публикации в Журнале рассматриваются только оригинальные материалы, ранее не публиковавшиеся в средствах массовой информации или в любой другой форме. Статьи, представляемые в Журнал, проходят проверку в системе «Антиплагиат».

Наибольший интерес представляют статьи, в которых проводится глубокий научный анализ таможенного законодательства (включая нововведения и законодательные инициативы) и правоприменительной практики, выявляются проблемы в сфере таможенного регулирования и внешнеэкономической деятельности, предлагаются пути их решения, а также учитывается судебная практика, передовой зарубежный опыт.

Статья не должна быть одновременно представлена для рассмотрения и публикации в другом журнале.

Статья направляется в редакцию через форму на сайте журнала или по электронному адресу: editor@yuristved.ru. Имя файла должно быть набрано латиницей и отображать фамилию автора (например: Petrov.doc).

К публикации отбираются статьи, которые соответствуют тематике Журнала. Статьи, содержание которых затрагивает честь и достоинство третьих лиц, включает информацию и рекомендации сомнительного характера, не публикуются.

Журнал осуществляет рецензирование всех поступающих в редакцию материалов, соответствующих тематике Журнала. Предварительную оценку поступающих материалов на предмет их соответствия установленным требованиям осуществляет редакция Журнала.

Все изменения, касающиеся содержания статьи, согласовываются с автором.

Редакция сохраняет за собой право самостоятельно, без согласования с автором, выполнять литературную редактуру и корректуру материалов в соответствии с требованиями современного русского языка и стилем Журнала.

Статьи, высланные в редакцию, публикуются в сроки, определяемые Журналом.

Статьи, не соответствующие установленным требованиям представления и оформления, не рассматриваются.

Редакция приветствует опубликование в журнале цветных фото автора. Цифровое фото с разрешением не менее 600 dpi представляется автором в редакцию по электронной почте журнала.

Ознакомиться с полным текстом Требований к содержанию, структуре и оформлению статей, отправить рукопись, а также подписаться на журнал можно по ссылке: <https://yuristved.ru/index.php/journal>.

Редакция журнала:
e-mail: editor@yuristved.ru

