

УДК 35.085.6

ОСОБЕННОСТИ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ ПРИ ПРИМЕНЕНИИ ТАМОЖЕННОЙ ПРОЦЕДУРЫ ТАМОЖЕННОГО ТРАНЗИТА ТОВАРОВ, ПЕРЕМЕЩАЕМЫХ ПО ТАМОЖЕННОЙ ТЕРРИТОРИИ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

Седос А.В.

Санкт-Петербургский филиал Российской таможенной академии

ORGANIZATION OF CUSTOMS CONTROL IN THE APPLICATION OF THE CUSTOMS PROCEDURE FOR THE CUSTOMS TRANSIT OF GOODS TRANSPORTED THROUGH THE CUSTOMS TERRITORY OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION

Sedos A.V.

St. Petersburg branch of Russian customs Academy

Аннотация

Данная статья посвящена исследованию основных принципов организации таможенного контроля таможенного транзита товаров, перемещаемых по территории Евразийского экономического союза. В соответствии с актуальной нормативно-правовой базой, а также практикой таможенных органов, предложено разработать систему мониторинга сохранности товаров и автотранспортного средства, находящихся под таможенным контролем и следующих транзитом через государства ЕАЭС.

Ключевые слова: таможенный контроль, таможенная процедура, таможенный транзит, Евразийский экономический союз, технические средства таможенного контроля.

Abstract

This article is devoted to the study of the basic principles of the organization of customs control of customs transit of goods transported through the territory of the Eurasian Economic Union. In accordance with the current regulatory and legal framework, as well as the practice of customs authorities, it was proposed to develop a system for monitoring the safety of goods and vehicles under customs control and following transit through the EEU.

Keywords: customs control, customs procedure, customs transit, Eurasian Economic Union, technical means of customs control.

В современных реалиях качественная и оперативная логистика товаров играет ключевую роль во взаимодействии участников внешнеэкономической деятельности. Поэтому одной из основных составляющих в обеспечении благоприятных условий развития экономики является эффективный таможенный контроль, в том числе при применении таможенной процедуры таможенный транзит [1].

Со вступлением в силу с 1 января 2018 года нового таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее – ТК ЕАЭС) был проведен ряд изменений, в части определения и порядка проведения процедуры таможенного транзита.

Трактовка термина таможенного транзита представлена в 22 главе ТК ЕАЭС. Под данной процедурой понимается перевозка (транспортировка) товара под таможенным контролем. Таким образом грузы могут направляться через государства-члены Союза, так и не входящих в него стран. Перемещаются такие грузы от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения. Применение тарифно-таможенных операций транзита происходит исключительно в мероприятиях технического регулирования [2].

Также следует отметить, что данная таможенная процедура действует не только в отношении товаров из-за рубежа, но и в отношении товаров государств-членов ЕАЭС.

Под таможенную процедуру таможенного транзита не помещаются иностранные товары, которые находятся на воздушном судне и данное воздушное судно совершило посадку на территории ЕАЭС без выгрузки товаров. В отношении грузов, которые после прибытия на таможенную территорию не покидали места перемещения и убывают с таможенной территории Союза, а также товаров, перемещаемых по линиям электропередачи. Для иностранных товаров, которые перемещают по трубопроводу и международными почтовыми отправлениями процедура таможенного транзита применяется с учетом особенностей [3].

Основными условиями помещения товаров под таможенную процедуру транзита является:

- 1) исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин и налогов, а также специальных, антидемпинговых и компенсационных пошлин;
- 2) возможность идентифицировать товары;
- 3) транспортное средство должно соответствовать определенным требованиям, если товары перевозятся в отсеках транспортного средства, на которые налагаются таможенные пломбы и печати;
- 4) товары не запрещены к ввозу или вывозу с территории ЕАЭС.

В отношении товаров должны быть приняты меры обеспечения соблюдения таможенного транзита: обеспечение уплаты всех таможенных пошлин и налогов, таможенное сопровождение, определение маршрута перемещения груза.

В компетенцию таможенного органа отправления входит расчет срока, за который товар будет доставлен до таможни назначения. ТК ЕАЭС установлен предельный срок таможенного транзита, который определяется в расчете две тысячи километров за два месяца, но не менее семи календарных дней. Однако, данный срок может быть изменен Евразийской экономической комиссией исходя из особенностей перевозки товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита [2].

Условия таможенного транзита предусматривают сопровождение транспорта, который перевозит товар под данной процедурой. Осуществляют сопровождение должностные лица таможенных органов или представители других организаций, чтобы обеспечить соблюдения норм тамо-

женного транзита. Решение о необходимости сопровождения таможенного транзита принимается в следующих ситуациях:

- если сопровождение определено системой управления рисками;
- при отсутствии или недостаточном обеспечении таможенных и других платежей;
- повторяющегося невыполнения обязательств по перевозке товара, предусмотренных таможенными процедурами перевозчиком, если такие случаи подтверждены постановлениями в отношении административных правонарушений и существуют случаи невыполнения таких постановлений;
- если имеют место случаи неуплаты таможенных платежей.

ТК ЕАЭС определяет завершение таможенной процедуры таможенного транзита как ситуацию, при которой перемещаемая продукция доставлена в пункт, определенный таможней отправления, в том числе без её фактической выгрузки. Кроме того, срок таможенного транзита регулируется обязательством перевозчика по предоставлению органу таможни назначения декларации и иной документации. В частности это документы:

- 1) на перемещаемую продукцию автотранспортом (не более чем через 3 часа после её доставки в рабочее время таможенного органа, а если прибытие произошло в нерабочее время, то в течении 3 часов после начала работы органа таможни.
- 2) на продукцию, перемещаемую морским, воздушным или железнодорожным транспортом в течение временного промежутка, определенного технологией работы порта, аэровокзала или ЖД-станции, если другое не определено законодательством о таможенном регулировании.

Представители таможенного органа на протяжении часа после предъявления документации перевозчиком обязаны зарегистрировать их подачу. Затем орган таможни назначения не позже 4 часов с момента регистрации документов на перемещаемый товар производит завершение таможенного транзита. Если подача зарегистрирована менее чем за 4 часа до окончания рабочего времени таможенного органа, в течении 4 часов с момента начала работы данного таможенного органа. Этот этап сопровождается формированием электронного документа либо путем проставления на транзитной декларации отметки о завершении таможенного транзита [4].

На совершение таможенных операций, связанных с помещением товаров на временное хранение или их таможенным декларированием, перевозчику или иному уполномоченному лицу дано 8 часов с момента регистрации подачи документов таможенным органом.

В 2017 году таможенные органы России оформили свыше 580 тысяч электронных транзитных деклараций, что составило 60% от их общего числа. Таким образом объем электронного декларирования процедуры транзита вырос в 4,6 раза: в 2016 году было оформлено всего 126 тысяч деклараций [4].

При этом более 20 тысяч электронных таможенных деклараций поступило через «Личный кабинет участника ВЭД» активно развивающийся многофункциональный сервис ФТС России.

С декабря 2017 года перевозчик может не подавать предварительную информацию для прибытия товаров, если была подана электронная транзитная декларация. Теперь данные из электронной транзитной декларации используются как предварительная информация о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу. Подача предварительной информации обязательна для автомобильного, железнодорожного и авиационного видов транспорта; на море такая возможность пока существует только в Морском порту Владивосток.

По оценкам участников ВЭД, электронное декларирование транзита позволило не только ускорить прохождения грузов через пункты пропуска, но и сократить расходы бизнеса, которые были при «бумажном» носителе.

С другой стороны, важно отметить административные правонарушения (далее – АП), совершаемые перевозчиками и иными заинтересованными лицами при таможенной процедуре таможенный транзит.

В первом полугодии 2017 года в отношении юридических лиц и их должностных лиц, индивидуальных предпринимателей возбуждено 30 040 дел об АП, по которым назначены административные наказания на общую сумму свыше 90 миллиардов рублей [3].

По статьям главы 16 «Административные правонарушения в области таможенного дела (нарушения таможенных правил)» КоАП России дела об АП возбуждались по следующим факторам:

– недостоверное декларирование – 2087 дел об АП;

– недекларирования товаров – 2239 дел об АП;

– сообщения недостоверных сведений о количестве грузовых мест, об их маркировке, о наименовании, весе брутто и (или) об объеме товаров при прибытии или помещении под таможенную процедуру таможенного транзита – 1225 дел об АП;

– несоблюдение порядка таможенного транзита – 910 дел об АП;

– несоблюдение запретов и ограничений – 859 дел об АП [5].

Для снижения уровня правонарушений в области транзита товаров предлагается разработать систему мониторинга сохранности грузов и транспортного средства, находящегося под таможенным контролем. Данная система увеличит безопасность перевозок товаров, в том числе ценных, дорогостоящих и опасных, а также поможет в поиске угнанных транспортных средств с товарами.

Ключевым моментом в результате использования системы является то, что появляется оперативный доступ к информации, характеризующей фактические параметры движения и непрерывное оповещение о сохранности груза.

В отличие от существующих систем мониторинга транзитных перевозок [6, 7], в нашей системе мониторинга сохранности грузов и транспортного средства используется несколько датчиков для контроля проникновения «незваных гостей». В первую очередь это беспроводной датчик движения. Он распознает движущиеся объекты по инфракрасному излучению. Датчики движения способны не только фиксировать присутствие объекта, но и определять расстояние до него, считывать его размеры и даже примерную массу. Сигнал с датчика поступает на специальный контроллер, а далее система извещает оператора в таможенном органе о несанкционированном проникновении в контейнер или транспортное средство, местоположении злоумышленника и его перемещениях. Другой датчик для контроля несанкционированного проникновения датчик открытия/закрытия дверей. Устанавливается он на косяк или раму и контролирует весь периметр. Датчик освещенности определяет уровень освещенности в контейнере и в случае появления постороннего источника света отправляет тревожный сигнал на контроллер.

В случае получения сигнала о несанкционированном вскрытии контейнера оператор направляет информацию о местопо-

ложении транспортного средства подразделениям службы безопасности и специальным отрядам быстрого реагирования [8].

Предлагаемая система мониторинга сохранности и перемещения транспортных средств и товаров позволит перейти к новому принципу таможенного контроля и заметно усовершенствовать таможенную процедуру таможенного транзита, в том числе сможет заменить таможенное сопровождение [9].

Таким образом, таможенная процедура таможенного транзита является очень важ-

ной как при перемещении иностранных товаров, так и товаров союза. В данной работе были рассмотрены особенности организации таможенного контроля товаров, помещенных под процедуру таможенный транзит. Перспективным направлением в данной сфере является разработка системы мониторинга сохранности грузов и транспортных средств. Данная система позволит не только эффективно контролировать перемещения транспортных средств, но и оперативно реагировать на любые отклонения от заданных параметров.

Список литературы

1. Полякова А.А., Афонин Д.Н., Яргина Н.Ю. Анализ эффективности таможенной логистики при контейнерных перевозках // Бюллетень инновационных технологий. 2017. Т. 1. № 2 (2). С. 8-13.

2. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза // СПС «КонсультантПлюс».

3. Афонин П.Н., Афонин Д.Н., Графова Е.М., Дробот Е.В. Основы таможенного дела: учебное пособие. – СПб.: Издательский центр «Интермедия», 2017. – 288 с.

4. ФТС России: более полумиллиона электронных транзитных деклараций было оформлено в 2017 году // ФТС. URL: http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=26139:-2017-&catid=40:2011-01-24-15-02-45.

5. Доклад по правоприменительной практике ФТС России по итогам II квартала 2017 года // ФТС. URL: http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=25662:-----ii--2017-&catid=603:----ii--2017-&Itemid=2732.

6. Гусева К.С. Информационно-техническое обеспечение таможенного транзита // В сборнике: Таможенные чтения - 2016. Мировые интеграционные процессы в современной науке: взгляд молодых лидеров Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. В 2-х томах. Санкт-Петербургский им. В.Б.

Бобкова филиал Государственного казенного образовательного учреждения высшего образования "Российская таможенная академия"; Общая редакция: С.Н. Гамидуллаев. 2016. С. 47-49.

7. Полякова А.А. Информационно-техническое обеспечение таможенной логистики // В сборнике: Таможенные чтения - 2016. Мировые интеграционные процессы в современной науке: взгляд молодых лидеров Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. В 2-х томах. Санкт-Петербургский им. В.Б. Бобкова филиал Государственного казенного образовательного учреждения высшего образования "Российская таможенная академия"; Общая редакция: С.Н. Гамидуллаев. 2016. С. 128-135.

8. Полякова А.А., Афонин Д.Н., Яргина Н.Ю. Перспективы внедрения автоматизированной системы мониторинга контейнерных перевозок // Бюллетень инновационных технологий. 2017. Т. 1. № 3 (3). С. 34-41.

9. Цуканова Н.Е., Солодухина О.И. Особенности деятельности Курской таможни по осуществлению таможенного контроля товаров и транспортных средств при таможенном транзите // Наука, образование, общество: актуальные вопросы и перспективы развития 2015. С. 92-94.

Поступила в редакцию 29.01.2018

Сведения об авторе:

Седос Андрей Васильевич – студент пятого курса факультета таможенного дела Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Российская таможенная академия», e-mail: tstk@spbtrta.ru.

Научный руководитель:

Афонин Дмитрий Николаевич – доктор медицинских наук, профессор кафедры ТСТК и криминалистики Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Российская таможенная академия», e-mail: tstk@spbtrta.ru.