

УДК 338.02

¹*Л.А. Контева, ²Е.М. Борисова*

¹Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения, г. Санкт-Петербург, email: lusi63@mail.ru

²Санкт-Петербургский филиал Российской таможенной академии им. Б.В. Бобкова, г. Санкт-Петербург, email: skorodumshik@mail.ru

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАМОЖЕННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ И ПРОВЕДЕНИЯ ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ В ОТНОШЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ЕАЭС

Ключевые слова: внешнеэкономической деятельности, таможенный контроль, таможенное декларирование, экономическая безопасность, транспортные перевозки.

Таможенный контроль представляет собой комплекс мер, которые применяются таможенными органами в целях обеспечения соблюдения таможенного законодательства, в том числе с использованием системы управления рисками. Основными объектами таможенного контроля определены товары, пересекающие границу Евразийского экономического союза, в том числе следующие через таможенную территорию ЕАЭС под таможенной процедурой транзита. Однако под таможенный контроль попадают также и транспортные средства, на которых такие товары перевозятся. Это в первую очередь связано с тем, что транспортное средство может содержать места сокрытия, то есть транспортное средство международных перевозок может служить средством совершения преступления. Авторами предложены мероприятия совершенствования проведения таможенного контроля и таможенного декларирования транспортных средств международной перевозки. Показаны отличительные особенности при проведении таможенного осмотра, таможенного досмотра и применения мер по идентификации различных видов транспортных средств международных перевозок. Эти отличия связаны с конструктивными особенностями каждого из видов транспортных средств международной перевозки и обеспечения экономической безопасности государства. Кроме того, авторами отмечено, что в части таможенного декларирования транспортных средств международной перевозки, что данная таможенная операция проводится не только путем подачи в таможенный орган установленной формы декларации на транспортное средство, но и с применением других процедур.

¹*L.A. Kopteva, ²E.M. Borisova*

¹Saint-Petersburg State University of Aerospace Instrumentation, Saint-Petersburg, email: lusi63@mail.ru

²St. Petersburg branch of the Russian Customs Academy after V.B. Bobkov, Saint-Petersburg, email: skorodumshik@mail.ru

IMPROVING THE CUSTOMS DECLARATION AND CUSTOMS CONTROL IN RESPECT OF INTERNATIONAL VEHICLES TRANSPORTATION OF THE EAEU

Keywords: foreign economic activity, customs control, customs declaration, economic security, transportation.

Customs control is a set of measures that are applied by customs authorities in order to ensure compliance with customs legislation, including using a risk management system. The main objects of customs control are goods crossing the border of the Eurasian Economic Union, including those following through the customs territory of the EAEU under the customs transit procedure. However, the vehicles on which such goods are transported also fall under customs control. This is primarily due to the fact that the vehicle may contain hiding places, that is, an international transport vehicle may serve as a means of committing a crime. The authors propose measures to improve customs control and customs declaration of international transport vehicles. The distinctive features of the customs inspection, customs inspection and the application of measures for the identification of various types of vehicles of international transportation are shown. These differences are related to the design features of each type of international transportation vehicles. In addition, the authors noted that with regard to the customs declaration of vehicles of international transportation, that this customs operation is carried out not only by submitting to the customs authority the established form of declaration for the vehicle, but also by other procedures.

Транспортные средства играют немаловажную роль во внешнеэкономической деятельности. Без них невозможно осуществление перевозки товаров между продавцом и покупателем, в том числе находящихся в разных странах, то есть транспортные средства обеспечивают возможность совершения международной перевозки. Следовательно, они становятся объектами таможенного контроля. Так же необходимо отметить, что, исходя из анализа задач и функций таможенных органов, их деятельность связана с обеспечением национальной безопасности государства. Для полноценного исполнения указанной цели таможенные органы совершают таможенные операции проводят таможенный контроль не только товаров, фактически пересекающих таможенную границу Евразийского экономического союза (ЕАЭС), но также и транспортных средств, без которых перемещение через таможенную границу товаров не представляется возможным. Такие транспортные средства из-за специфики осуществляемых ими перевозок получили название «транспортных средств международной перевозки» и с точки зрения таможенных органов не являются товарами.

Каждый из видов транспорта, задействованный в перевозке грузов и пассажиров, обладает как своими преимуществами, так и недостатками, но именно эти черты и определяют его особенности. Наличие таких особенностей имеет большое значение и для таможенных органов, и выражается в необходимости совершения тех или иных действий должностных лиц таможенных органов, обеспечивающих соблюдение законодательства должностными лицами таможенных органов.

Определение транспортного средства международной перевозки определено не во всех конвенциях. Поэтому в рамках ЕАЭС корректно рассматривать данное понятие так, как оно зафиксировано в статье 2 Таможенного кодекса ЕАЭС [1].

Начиная с 2012 года, когда впервые была введена система предварительного информирования в отношении товаров, перемещаемых автомобильным транспортом и автомобильных транспортных средств международной перевозки, предварительное информирование применяется в отношении международных

перевозок, совершаемых всеми видами транспортных средств международной перевозки: автомобильный, железнодорожный, воздушный и морской транспорт. Целью предоставления предварительной информации является снижения временных издержек на проведение таможенного контроля и совершение таможенных операций в отношении товаров и транспортных средств международной перевозки, а также оценка таможенным органом рисков и принятие предварительных решений в отношении товаров и транспортных средств.

Объекты и методы исследования

Актуальность темы исследования заключается в том, что товары через таможенную границу в абсолютном большинстве случаев перемещаются именно с использованием транспортных средств международной перевозки, в связи с этим они являются непосредственными объектами таможенного контроля и подлежат таможенному оформлению.

Цель исследования – рассмотреть основные проблемы в части таможенного декларирования и таможенного контроля транспортных средств международной перевозки и предложить возможные пути их решения.

При исследовании были применены методы: сравнение, синтез, описание.

Объектом исследования выступают таможенное декларирование и таможенный контроль транспортных средств международной перевозки.

Предметом исследования выступает процесс организации и проведения таможенного декларирования и таможенного контроля транспортных средств международной перевозки.

Исследования в аспектах таможенного декларирования и таможенного контроля транспортных средств международной перевозки посвящены научные работы таких авторов, как, Алхимова И.М., Крапинская А.В., Мильшиа И.В., Ходаков Д.А., Шашакина А.Н.

Результаты и их обсуждение

В Таможенном Кодексе Евразийского экономического союза, как в основополагающем документе в вопросах таможенного декларирования и таможенного контроля транспортных средств между-

народной перевозки закреплены правовые нормы осуществления таможенного декларирования и таможенного контроля транспортных средств международной перевозки, первоначально проявляющиеся в применяемых формах и мерах таможенного контроля. Данным вопросам посвящена глава 38 «Особенности порядка и условий перемещения транспортных средств международной перевозки через таможенную границу Союза».

В таможенном законодательстве Российской Федерации нельзя не отметить Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 03.08.2018 № 289-ФЗ, где данной теме посвящена глава 36, имеющая название аналогичное названию 38 главы ТК ЕАЭС. Следует отметить, что данный федеральный закон основан на тексте Таможенного кодекса ЕАЭС, статьи которого дополняются положениями указанного закона РФ. Так, в Таможенном Кодексе в статье 341 дополнительно определены положения по идентификации транспортных средств, в статье 348 по совершению грузовых и иных операций в отношении транспортных средств, а в статье 393 по изъятию транспортных документов для проведения таможенной экспертизы. Федеральный закон в свою очередь дополнительно уточняет статьи по идентификации транспортных средств и изъятию документов, а в остальных случаях ссылается на текст Таможенного Кодекса.

Формы таможенного контроля определены в главе 45 Таможенного Кодекса.

Общий порядок действия при таможенном контроле прибывших на таможенную территорию ЕАЭС транспортных средств международной перевозки приведен на рисунке 1.

Исходя из приведенных на рисунке данных видно, что после прибытия ТСМП на таможенную территорию Союза должностное лицо таможенного органа проверяет представленные документы и сведения. В случае, если какие-либо необходимые данные не представлены, должностное лицо запрашивает их у перевозчика. Если запрошенные данные не представлены, то транспортное средство подлежит обратному вывозу

перевозчиком с территории Евразийского экономического союза. В случае предоставления дополнительно запрошенных данных, после их проверки, в отношении транспортных средств международной перевозки (ТСМП) осуществляется таможенный осмотр и, при необходимости, таможенный осмотр и составляется акт таможенного осмотра (досмотра). В случае выявления нарушений таможенным органом на основании проведенного контроля принимается решение о выпуске или об отказе в выпуске ТСМП. Если нарушений не выявлено, таможенный орган выпускает транспортное средство международной перевозки.

Порядок проведения таможенного контроля в отношении убывающих с таможенной территории ЕАЭС транспортных средств международной перевозки аналогичен порядку таможенного контроля при прибытии ТСМП.

Транспортные средства международной перевозки подлежат таможенному декларированию при ввозе на таможенную территорию Союза и при вывозе с указанной территории. В качестве декларанта выступает перевозчик. Декларирование транспортного средства международной перевозки может быть осуществлено несколькими способами, которые приведены на схеме на рисунке 2.

Для декларирования транспортного средства международной перевозки в таможенный орган декларантом обязательно к подаче декларация на транспортное средство международной перевозки или иной документ, который допускается использовать в качестве ТДТС на бумажном носителе. ТДТС подается в таможенный орган прибытия или убытия транспортного средства международной перевозки с/на таможенной территории Союза в зависимости от направления совершаемой перевозки. Форма, а также порядок заполнения таможенной декларации на транспортное средство (ТДТС) установлены Решением Комиссии Таможенного союза от 14.10.2010. №422 «О форме таможенной декларации на транспортное средство и Инструкции о порядке ее заполнения». Данный документ определяет, что ТДТС заполняется отдельно на каждое самоходное и несамоходное транспортное средство, в том числе и на контейнеры [2].

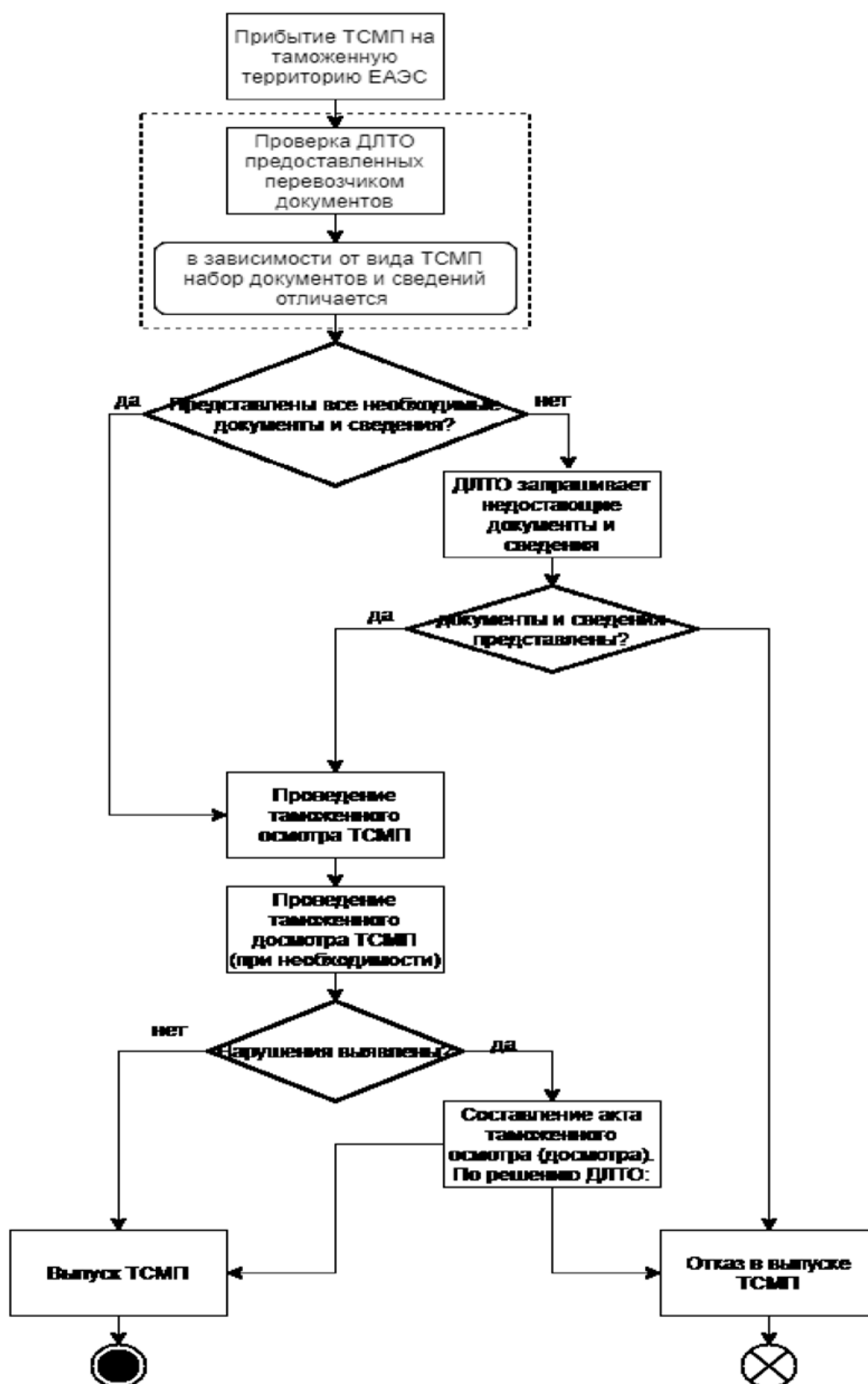


Рис. 1. Общий порядок проведения таможенного контроля ТСМП

Примечание: составлено автором



Рис. 2. Декларирование транспортных средств международной перевозки

Примечание: составлено автором

Отличительной особенностью декларирования ТСМП от товаров является то, что в данном случае декларирование может быть произведено без помещения ТСМП под таможенную процедуру.

В зависимости от вида транспортного средства международной перевозки сведения, подлежащие указанию в декларации, установлены Решением Комиссии Евразийского экономического союза. Так же в качестве декларации на транспортное средство могут допустимо использовать стандартные документы перевозчика или предварительная информация, поданная в таможенный орган в установленный срок до прибытия на таможенную территорию. Также необходимо обратить свое внимание, что декларация на транспортное средство подается в том случае, если у перевозчика отсутствует транспортная накладная.

Вместе с ТДТС в таможенный орган для декларирования ТСМП также должен быть подан сопутствующих документов [3]:

- паспорт или иной документ, удостоверяющий личность лица, совершающего таможенные операции,

установленный законодательством государств – членов;

- транспортные (перевозочные) документы (за исключением порожних транспортных средств);

- документ о государственной регистрации и национальной принадлежности ТСМП (за исключением железнодорожного транспорта и контейнеров);

- документы, подтверждающие маршрут следования, начавшийся за пределами таможенной территории Союза и заканчивающийся на таможенной территории Союза, – в отношении контейнеров, которые зарегистрированы на территории государства, не являющегося членом Союза, прибыли на таможенную территорию Союза водным транспортом и перевозятся по таможенной территории Союза отличным видом транспорта.

При осуществлении таможенных операций связанных с декларированием ТСМП таможенным органом производятся регистрация даты и времени подачи ТДТС, а также регистрация декларации на транспортное средство либо же отказ в ее регистрации [4].

В случае, если в качестве декларации на транспортное средство используется предварительная информация, перевозчик должен заявить таможенному органу в месте прибытия документ, содержащий ряд сведений [5]:

- о перевозчике;
- о таможенном представителе или об ином лице, действующим по поручению перевозчика;
- об использовании предварительной информации в качестве ТДТС;
- регистрационный номер предварительной информации (ПИ), используемой как ТДТС.

Если в (ПИ) указаны все сведения, которые должны содержаться в декларации на транспортное средство согласно Решению КТС от 14.10.2010 №422 таможенным органом производится фиксация даты и времени подачи ТДТС, регистрация или отказ в регистрации декларации на основании проверки представленных документов и сведений, и информирование о принятом решении лица, подавшего ПИ и заявившего об ее использовании в качестве декларации на транспортное средство.

Опираясь исключительно на соответствующие главы Таможенного кодекса ЕАЭС и Федерального закона №289 как на основные нормативные документы в рассматриваемой области как основную нормативно-правовую базу регулирования таможенного декларирования и таможенного контроля транспортных средств международной перевозки нельзя. Необходимо так же обратиться и изучить специализированные нормативные акты, положениями которых регулируются особенности проведения таможенного контроля и таможенного декларирования транспортных средств международной перевозки применительно к виду транспорта, которым осуществляется международная перевозка. Такие документы издаются на уровне Федеральной таможенной службы и призваны дополнить общую процедуру проведения контроля транспортных средств.

Порядок осуществления таможенного контроля автотранспорта при убытии практически идентичен тому, что проводится при прибытии. Основным отличием является отсутствие предварительного информирования.

Согласно Стратегии развития таможенной службы до 2030 года одним из направлений деятельности таможенных органов Российской Федерации является совершенствование системы предварительной информации. Необходимость данного направления совершенствования можно обосновать тем, что на сегодняшний день предоставление предварительной информации является больше формальным, чем обязательным условием.

Можно сказать, что на момент сегодняшнего дня предоставление предварительной информации, хоть она и представляется в таможенный орган в обязательном порядке, в большинстве случаев не оказывает влияния на скорость таможенного оформления грузов и транспортных средств международной перевозки. То есть, предварительное информирование вносит лишь условное, незначительное влияние на процесс деятельности должностных лиц таможенных органов по таможенному оформлению и выпуску товаров. Однако на сегодняшний день обязать перевозчика предоставлять полный объем сведений в качестве предварительной информации практически невозможно.

Решение данного проблемного вопроса возможно путем усовершенствования законодательства в данной области. Такое усовершенствование нормативных актов может быть выражено путем ужесточения норм, касающихся полноты предоставляемых в предварительной информации сведений. Здесь необходимо внести корректировки в перечень сведений обязательных к представлению в таможенный орган через подачу предварительной информации, а также объема, в котором такие сведения должны быть обязательно представлены в предварительной информации.

В данном случае, для решения проблемы обмена документами между перевозчиком и таможенным органом, связанной с различными форматами документов необходимо внедрение программного средства для возможности использования имеющихся у перевозчика документов без изменения их формата на подходящий для предварительного информирования, то есть переформатирование файлов в формат XML.

Также возможно дальнейшее развитие электронного документооборота. Например, в 2011 году вступил в силу Протокол, предполагающий применение электронной формы CMR – e-CMR [6]. Первое официальное использование электронной формы автотранспортной накладной было произведено в 2017 году, в России пока данная технология не развита. Применение формы e-CMR позволит усовершенствовать систему предоставления предварительной информации и ускорить проверку транспортных средств международной перевозки после их фактического прибытия на таможенную территорию так как у таможенного органа уже будет электронная форма автотранспортной накладной.

Так же возможно предоставление в таможенный орган в качестве предварительной информации имеющихся у перевозчика документов установленной формы, заверенных электронной квалифицированной подписью, чтобы гарантировать их юридическую силу. Такой обмен электронными документами возможен, например, через электронную почту, личный кабинет декларанта или программное средство, допускающее отправку документов не только в формате XML, который применяется в таможенных органах, но и иные форматы документов.

Еще одним проблемным вопросом, связанным с таможенным контролем транспортных средств международной перевозки, является сложность в отслеживании пути перемещения транспортного средства по таможенной территории Евразийского экономического союза после выпуска.

Так как таможенный контроль в отношении временно ввезенного ТСМП проводится и после выпуска транспортного средства, то таможенному органу необходимо следить за тем, чтобы перевозчиком не были нарушены условия ввоза транспортного средства международной перевозки на таможенную территорию ЕАЭС, например, использование временно ввезенного транспортного средства для осуществления внутренней перевозки и получения от этого коммерческой выгоды или нарушение срока временного ввоза, указанного на декларации на транспортное средство.

В первую очередь решение рассматриваемой проблемы в настоящее время осуществляется таможенными органами путем установления срока временного ввоза в зависимости от расстояния, которое необходимо преодолеть транспортному средству международной перевозки для начала или окончания международной перевозки грузов или пассажиров. То есть срок нахождения транспортного средства устанавливается в зависимости от количества дней, которое транспортное средство будет находиться в пути.

Так же рассматриваемый вопрос решается путем применения такой меры, обеспечивающей проведение таможенного контроля, как таможенное сопровождение [7]. Однако в таком случае для наиболее эффективного исполнения контроля за временно ввезенными ТСМП потребуется достаточно большое количество нарядов сопровождения, что представляется невозможным, так как поток ввозимых транспортных средств международной перевозки достаточно большой.

Такая сложность в основном касается автомобильных транспортных средств международной перевозки. Определить местоположение остальных видов ТСМП намного легче, так как у железнодорожного, морского и воздушного транспорта намного меньше возможностей сойти с установленного маршрута.

Поэтому для снижения нагрузки на таможенные органы, связанные с отслеживанием маршрута, выпущенного на таможенную территорию транспортного средства может быть применена система распознавания регистрационных номеров транспортных средств, подобно которой используется в работе Государственной инспекцией безопасности дорожного движения, а именно в центрах автоматической фиксации административных правонарушений. Основной задачей Центра автоматической фиксации административных правонарушений (ЦАФАП) является фиксация правонарушений с помощью камер с последующим вынесением постановлений. Применение подобной системы в таможенных органах Российской Федерации позволило бы в автоматическом режиме отслеживать линию передвижения,

временно ввезенного на таможенную территорию транспортного средства международной перевозки, так как благодаря системе распознавания номеров транспортного средства и уведомлению таможенного органа о месте, где такой номер был распознан легко определить следует ли перевозчик установленному маршруту перевозки.

Безусловно, внедрение подобной системы связано с крупными финансовыми издержками: разработкой программного обеспечения, закупкой оборудования (одна подобная камера стоит более 2млн. рублей), обучением персонала работе с новым оборудованием и программными средствами, а также тестирование работы таким специальных средств. Из этого следует, что внедрение системы распознавания номеров займет достаточно долгий период времени.

Еще одним вариантом для отслеживания маршрута перемещения транспортного средства международной перевозки по территории Евразийского экономического союза можно предложить использование устройств GPS-мониторинга. При выпуске транспортного средства международной перевозки таможенным органом производится крепление GPS-трекера на транспортное средство. Обязательным условием здесь должно быть то, что GPS-трекер помещается в такое место, откуда не может быть снят посторонним лицом. Возможность снять трекер с транспортного средства имеет право и возможность только должностное лицо таможенного органа.

GPS-трекер, помещенный на определенное транспортное средство дает в режиме реального времени узнать точное местоположение объекта контроля с минимальной погрешностью, а также, позволяет отследить маршрут передвижения транспортного средства и узнать время в пути и время, потраченное на остановки. Помимо указанных выше возможностей GPS-трекера возможно внедрение такой функции, как уведомление об отклонения от маршрута. В случае, если перевозчик решит сойти с проложенного маршрута, в таможенный орган немедленно будет выслано уведомление о таком действии, содержащее координаты места и время, когда транспортное средство отклонилось

от заданного маршрута, то есть покинуло разрешенную зону.

Также, после завершения перевозки, должностное лицо таможенного органа сможет увидеть маршрут, по которому ехало ТСМП и маршрут, по которому такое транспортное средство должно было ехать, сопоставить их и по результатам сопоставления потребовать у перевозчика объяснения смены маршрута.

Необходимо отметить, что в настоящее время некоторые перевозчики уже используют технологию GPS мониторинга в качестве меры обеспечения сохранности груза, однако полученные данные, не передаются в таможенный орган. В данном случае можно обеспечить электронный обмен сведениями между таможенным органом, проводившим таможенное оформление временно ввезенного транспортного средства на таможенную территорию и перевозчиком, которому с находящегося на ТСМП трекера приходит информация о его перемещении, или обязать перевозчика предоставить таможенному органу данные для доступа к серверу, где хранится необходимая информация. Однако из-за большого количества перевозчиков данное решение рассматриваемого проблемного аспекта сложно реализовать так как каждый перевозчик имеет свой сервер и, следовательно, необходимо дополнительная разработка базы данных, где будут зафиксированы все перевозчики и данные для доступа к серверу, с которым они работают в рамках применения GPS-трекеров.

Так же, как и в случае с внедрением системы распознавания номеров, внедрение потребует, как финансовых, так и временных затрат. Необходимо будет закупить все необходимое оборудование, внедрить программные средства для работы с GPS-трекерами и провести тестовые испытания, чтобы понять насколько такая система эффективна.

Из двух представленных вариантов по решению проблемы отслеживания перемещения ТСМП по таможенной территории наиболее эффективным и более простым в реализации является вариант применения GPS-трекеров, так как в данном случае нет необходимости договариваться с ГИБДД об использовании их камер, которые в большом количестве

используются на всех федеральных трассах, а также в городах, или же закупать и использовать свои камеры, что выйдет дороже закупки GPS-трекеров.

Так же в качестве решения рассматриваемой проблемы можно предложить развитие взаимодействия таможенных органов с Госавтоинспекцией МВД России. В августе 2014 года были внесены изменения в Правила дорожного движения, согласно которым водитель, управляющий автотранспортным средством с иностранными номерами, обязан иметь при себе документы, подтверждающие временный ввоз и срок временно ввоза транспортного средства и предъявить такие документы по требованию сотруднику ГИБДД. Штраф за отсутствие у водителя таких документов составляет 500 рублей в соответствии с п.1 ст.12.3 КоАП РФ. В то же время согласно статье 16.24 таможенный орган так же имеет право наложить штраф на перевозчика в случае нарушения условий временного ввоза. В данном случае необходимо обеспечить обмен информацией между таможенными органами и ГИБДД о случаях наложения штрафа по п.1 ст.12.3 и передачи таможенному органу информации о транспортном средстве и лице, выступающим субъектом правонарушения.

В данном случае в отношении перевозчика возбуждается дело об административном нарушении по статье 16.24 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях «Незаконные операции с временно ввезенными транспортными средствами». Наказание за нарушение указанной статьи определено в наложении административного штрафа с возможной конфискацией транспортного средства в зависимости от нарушенного условия использования временно ввезенного ТСМП на таможенной территории Евразийского экономического союза [8].

Еще одним способом решения проблемы нарушения перевозчиком условия временного ввоза транспортного средства в качестве ТСМП можно выделить установление срока временного ввоза в каждом конкретном случае. Расчет такого срока должен производиться на этапе таможенного декларирования ТСМП

так как на ТДТС таможенным органом проставляется сроком временного ввоза такого ТСМП. Расчет такого срока должен производиться исходя из направления международной перевозки (начала, завершения), удаленности пункта назначения от таможенного органа, оформляющего данное транспортное средство, в километрах и он вида транспортного средства международной перевозки. Чтобы дополнительно не обременять должностных лиц таможенного органа такими расчетами, возможно проведение таких вычислений в автоматическом режиме на основании предоставленных в таможенный орган электронных документов. Такая программа будет выдавать должностному лицу рекомендуемое количество календарных дней для временного ввоза. ДЛТО оценивает предложенный вариант на основании имеющейся у него информации, при необходимости, корректирует такой срок и проставляет его в графу А декларации на транспортное средство.

В пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации помимо осуществления таможенного контроля, проводимого таможенными органами, проводятся также и иные виды государственного контроля: ветеринарный, фитосанитарный, санитарно-карантинный, пограничный контроль. Следовательно, в месте пропуска через границу работает достаточно большое количество различных служб и ведомств, отвечающих за безопасность и законность ввозимых товаров и транспортных средств.

Пункты пропуска расположены непосредственно на государственной границе и, исходя из этого, находятся в ведении Министерства транспорта Российской Федерации, а именно Федерального государственного казенного учреждения «Дирекция по строительству и эксплуатации объектов Росграницы». Из этого следует возникновение проблемы оснащения пункта необходимыми техническими средствами для проведения таможенного контроля и иных видов государственного контроля. На сегодняшний день между Федеральной таможенной службой Российской Федерации и ФГКУ «Росгранстрой» заключено соглашение, предполагающее взаимный

информационный обмен, направленный на повышение эффективности вопросов по совершенствованию инфраструктуры пограничных пунктов пропуска.

На ФГКУ «Росгранстрой» возложены обязанности по организации таможенного и иных видов контроля, в том числе обустройство пунктов пропуска и оснащение его техническими средствами. Поэтому перед тем, как на территории пункта пропуска через границу будет произведена установка нового технического средства таможенного контроля, необходимо договориться об этом с ФГКУ «Росгранстрой». Можно сказать, что Росгранстрой выступает посредником между ФТС России и фирмой– изготовителем технических средств таможенного контроля, что препятствует быстрому и эффективному обновлению имеющихся у таможенного органа ТСТК. Значительное количество времени уходит на согласование документации по новым техническим средствам и работам по их установке. В некоторых случаях также может наблюдаться непонимание потребностей таможенных органов и органов иных видов государственного контроля со стороны ФГКУ «Росгранстрой» в части обновления парка ТСТК, следовательно, положительный ответ на закупку нового оборудования или модернизации уже имеющегося может быть не получен.

Также необходимо отметить, что все технические средства в пограничных пунктах пропуска находятся на балансе ФГКУ «Росгранстрой» и, следовательно, никакие работы без согласия данного ведомства с такими ТСТК проведены быть не могут. Из-за этого наблюдаются большие временные задержки на проведение ремонтных работ, так, как и в случае с закупкой нового оборудования, необходимо согласовать необходимые работы по ремонту «Росгранстроем».

Выводы

В заключении можно констатировать, что в совокупности пункты пропуска частично оснащены устаревшим оборудованием либо же необходимое оборудование имеется в недостаточном количестве, что безусловно указывает на фактор угроз обеспечения экономической безопасности государства.

Решение указанной проблемы возможно следующим путем: передача имеющихся на балансе ФГКУ «Росгранстрой» технических средств таможенного контроля на баланс таможенных органов, что соответственно влечет за собой право проведения ремонтных работ и работ по модернизации технических средств таможенного контроля (ТСТК) без согласования с «Росгранстроем». При этом работы по внедрению в работу пункта пропуска новых ТСТК необходимо согласовывать с уполномоченным органом в области государственной границы. Такие меры позволят ускорить процессы по модернизации используемых таможенным органом технических средств, а также по их ремонту. Но так как непосредственно государственная граница, где пункты пропуска расположены, не отнесена к ведению ФТС России, то закупка нового оборудования не может быть отнесена в ведения Федеральной таможенной службы Российской Федерации.

Проанализировав вышеизложенные вопросы проведения таможенного контроля и таможенного декларирования транспортных средств международной перевозки в части таможенного декларирования транспортных средств международной перевозки необходимо отметить, что данная таможенная операция может проводиться не только путем подачи в таможенный орган установленной формы декларации на транспортное средство. Предложено Декларацию на транспортное средство заменить на стандартный документ перевозчика, который отличается для каждого вида транспорта и закреплён соответствующими международными конвенциями. Также допускается применение в качестве декларации на транспортное средство предварительной информации, поданной в таможенный орган до пересечения транспортным средством таможенной границы ЕАЭС (только при въезде на таможенную территорию ЕАЭС). В таком случае в таможенный орган также должны быть представлены сведения о перевозчике, таможенном представителе, об использовании предварительной информации в качестве таможенной декларации на транспортное средство и регистрационный номер такой предварительной информации.

Библиографический список

1. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). [Электронный ресурс] // Справочная правовая система КонсультантПлюс.
2. Решение Комиссии Таможенного союза от 14.10.2010 № 422 (ред. от 01.11.2016) «О форме таможенной декларации на транспортное средство и Инструкции о порядке ее заполнения». [Электронный ресурс] // Справочная правовая система КонсультантПлюс.
3. Решение Комиссии Таможенного союза от 18.11.2010 № 511 (ред. от 01.11.2016) «Об Инструкции о порядке совершения отдельных таможенных операций в отношении временно ввозимых и временно вывозимых транспортных средств международной перевозки». [Электронный ресурс] // Справочная правовая система КонсультантПлюс.
4. Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 03.08.2018 № 289-ФЗ (последняя редакция). [Электронный ресурс] // Справочная правовая система КонсультантПлюс.
5. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 25.12.2018 № 214 «Об использовании предварительной информации, представленной в виде электронного документа». [Электронный ресурс] // Справочная правовая система КонсультантПлюс.
6. Дополнительный протокол к конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающийся электронной накладной. [Электронный ресурс] URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71769124/>
7. Приказ ФТС России от 12.03.2019 № 381 «Об утверждении Порядка организации таможенного сопровождения при таможенном сопровождении транспортных средств только по территории Российской Федерации. [Электронный ресурс] // Справочная правовая система КонсультантПлюс.
8. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 15.10.2020, с изм. от 16.10.2020). [Электронный ресурс] // Справочная правовая система КонсультантПлюс.