

## СВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ о предложениях, поступивших в ходе проведения публичного обсуждения проекта решения Евразийской экономической комиссии в рамках оценки регулирующего воздействия

Наименование проекта решения: О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом  
(полное наименование проекта решения)  
Евразийской экономической комиссии (ЕЭК)

Номер вопроса и его формулировка согласно опросному листу	Содержание ответа	Информация о лице, заполнившем опросный лист, а также способе направления заполненного опросного листа	Комментарий департамента, ответственного за разработку проекта решения ЕЭК
1. Наличие какой проблемы обусловило принятие проекта решения ЕЭК? Насколько точно определена проблема, для решения которой необходимо введение регулирования на уровне Евразийского экономического союза	2 В настоящее время у таможенных органов отсутствует возможность заблаговременного проведения необходимых форм таможенного контроля в отношении воздушных транспортных средств и товаров, прибывающих на них, что приводит к увеличению сроков таможенного контроля после прибытия воздушного судна. В конечном итоге, увеличение сроков таможенного контроля отражается на авиационных перевозчиках и участниках ВЭД. Проект решения ЕЭК не в полном объеме отражает существующие проблемы, для решения которых необходимо введение регулирования на уровне ЕАЭС. А именно, проектом решения делается акцент только на обязательное предварительное	3 ОАО «Аэрофлот», Королёв Олег Олегович Рудый Дмитрий Вячеславович ookotolev@aeroflot.ru drcduy@aeroflot.ru Заполненный опросный лист направлен электронной почтой	4 Данное предложение выходит за рамки регулирования проекта решения и не соответствует международному договору, входящему в право Союза (Соглашение о представлении и об обмене предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу таможенного союза, 21.05.2010 – далее Соглашение). Вопрос декларирования транспортного средства

	<p>информирование о товарах, прибывающих на воздушном транспорте в части внедрения E-Freight в России, при этом не затрагивается проблема электронного декларирования воздушного судна, а именно подачи документов и сведений в соответствии со ст. 159 ТК ТС в электронном виде, включая сведения о топливе и припасах.</p> <p>В связи с изложенным, считаем необходимым дополнение проекта решения соответствующими пунктами, регламентирующими электронное декларирование воздушных судов при их прибытии и убытии, учитывая, что в настоящее время отсутствует единый нормативный документ определяющий порядок действий перевозчиков и должностных лиц таможенных органов при совершении таможенных операций в отношении воздушного судна и перемещаемых им товаров.</p> <p>В информационно-аналитической справке к проекту Решения указывается, что цель представления предварительной информации связана с реализацией задач возложенных на таможенные органы. Указывается, что использование такой информации позволит таможенным органам принимать решения по выбору объектов и форм таможенного контроля до прибытия товаров на таможенную территорию Таможенного Союза.</p> <p>Однако, принимая во внимание, что введение предварительного информирования автоматически повлечет увеличение расходов авиакомпаний, т.к. необходимо будет увеличивать штат сотрудников и уровень автоматизации, считаем обязательным включение в Проект Решения положения об обязательности принятия решения таможенным органом относительно объекта и формы таможенного контроля до прибытия товаров на таможенную территорию Таможенного Союза.</p>		регламентируется ст.350 ТК ТС.
	<p>В информационно-аналитической справке к проекту Решения указывается, что цель представления предварительной информации связана с реализацией задач возложенных на таможенные органы. Указывается, что использование такой информации позволит таможенным органам принимать решения по выбору объектов и форм таможенного контроля до прибытия товаров на таможенную территорию Таможенного Союза.</p> <p>Однако, принимая во внимание, что введение предварительного информирования автоматически повлечет увеличение расходов авиакомпаний, т.к. необходимо будет увеличивать штат сотрудников и уровень автоматизации, считаем обязательным включение в Проект Решения положения об обязательности принятия решения таможенным органом относительно объекта и формы таможенного контроля до прибытия товаров на таможенную территорию Таможенного Союза.</p>	<p>ЗАО «Группа Компаний С7»,  Чусмакаев Ринаг Маратович  <a href="mailto:r.chusmaakaev@s7.ru">r.chusmaakaev@s7.ru</a>,  Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	<p>Порядок действий должностных лиц таможенных органов при использовании предварительной информацией регламентируется ст.8 Соглашения и не является нормой данного проекта Решения</p>
	<p>Отсутствие у таможенных органов информации о товарах, ввозимых авиационным транспортом и, как следствие, отсутствие у таможенных органов</p>	<p>ОАО «АК «ТРАНСАЭРО»,  Кутлубаев Нариман Мубараквич,  <a href="mailto:nmkutlubayev@transaero.ru">nmkutlubayev@transaero.ru</a>,</p>	

	<p>возможности определять необходимость проведения соответствующего вида таможенного контроля</p> <p>Получение информации о товарах, ввозимых на территорию ЕАЭС, заблаговременно, с целью принятия решения о мерах контроля в отношении данных товаров до их прибытия, и ускорения выпуска</p>	<p>Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	
	<p>В соответствии с рамочными стандартами по безопасности (SAFE Framework) Всемирной Таможенной Организации (WTO - WCO) многие страны требуют предоставления предварительной информации в электронном виде, например, США (Air AMS) и Канада (ACI) для проведения оценки существующих рисков безопасности. ЕС также ввел аналогичный процесс для импорта, экспорта и транзита (Правило ЕС 648/2005 и условия выполнения 1875/2006).</p> <p>Международная отрасль грузовых воздушных перевозок стоит перед лицом беспрецедентного уровня правил безопасности. Для соответствия требованиям со стороны правительств отрасль должна находиться в контакте с властями, применяя соответствующие стандартные процедуры и используя электронные средства связи.</p> <p>Несмотря на то, что данная точка зрения, отражает позицию не всех участников процесса перевозок, она представляет ту заинтересованность и подход, которые, по мнению авиакомпаний-членов ИАТА, послужат наилучшим образом самой отрасли в свете тех вызовов, которые брошены отрасли. ИАТА считает существенным, что применение стандартного подхода поможет избежать серьезных расходов при разработке систем, отправке сообщений и программ со стороны грузоотправителей, экспедиторов и авиакомпаний для выполнения указаний властей отдельных стран.</p>	<p>Ассоциация экспресс-перевозчиков России, Донцова Галина Николаевна, <a href="mailto:g.dontsova@csved.ru">g.dontsova@csved.ru</a>, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p> <p>Международная ассоциация воздушного транспорта – ИАТА, Наталья Пироженко, <a href="mailto:pirozhenko@iata.org">pirozhenko@iata.org</a>, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	
<p>2. Насколько цель разработки</p>	<p>Цель разработки проекта решения ЕЭК не в полном</p>	<p>ОАО «Аэрофлот», Королёв Олег</p>	<p>Комментарий не имеет отношения к</p>

<p>проекта решения ЕЭК (цель регулирования) соответствует сложившейся проблемной ситуации? Обоснуйте свою позицию.</p>	<p>объеме соответствует сложившейся проблемной ситуации. На наш взгляд для авиационных перевозчиков первоепенной проблемой является отсутствие возможности электронного декларирования воздушных судов при их прибытии/убытии на/с таможенной территории ТС, внедрение которого позволило бы оптимизировать процессы внутри авиакомпании, а так же сделать прозрачным, оперативным и эффективным контроль со стороны государственных контролирующих органов.</p>	<p>Олегович Рудый Дмитрий Вячеславович ookotolev@aeroflot.ru druyuy@aeroflot.ru Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	<p>целям проекта решения. Декларирование воздушного судна регламентируется 350 ТК ТС</p>
	<p>Учитывая цель принятия проекта Решения, необходимость введения обязательного предварительного информирования на воздушном транспорте обуславливается необходимостью таможенных органов «решать задачи по обеспечению безопасности, жизни и здоровья человека, животного и растительного мира, окружающей среды от неблагоприятных последствий ввоза опасных товаров, а так же контроля соблюдения запретов и ограничений». При этом, рассматривая необходимость введения предварительного информирования с точки зрения работы авиаперевозчика, на текущий момент отсутствуют существенные проблемы, для решения которых необходимо ввести обязательное предварительное информирование на воздушном транспорте. При этом обязательное принятие таможенных органов до прибытия воздушного судна решения о формах таможенного контроля, может рассматриваться в качестве косвенного улучшения процесса таможенного оформления и таможенного контроля прибывающих воздушных судов и товаров.</p> <p>Представляется, что цель разработки проекта не решает проблемы определения форм таможенного контроля в отношении товаров, прибывающих на территорию Таможенного союза авиационным транспортом. Объем и глубина сведений о товарах, которые необходимо представлять</p>	<p>ЗАО «Группа Компаний С7», Чусмакаев Ринат Маратович r.chusmakaev@s7.ru, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	<p>Данный комментарий выходит за рамки проекта решения. Определение форм таможенного контроля регламентировано гл. 16 ТК ТС</p>

авиаперевозчику, не может дать таможенным органам возможность определить форму таможенного контроля при прибытии товаров. В соответствии с международными авиационными правилами авиаперевозчик обязан представить таможенным властям сведения о товарах, которые именуются в его распоряжении на основе авиационных накладных. Эти правила обязывают указывать в авианакладных наименования о перевозимых товарах весьма обобщенно, позволяющее отличить одни товары от других. Например, медикаменты, детская одежда, авиационные запчасти, запасные части для буровых установок, личные вещи, и так далее. На основе этих сведений таможенные органы не смогут принимать решения о выборе формы таможенного контроля при прибытии таких товаров. Кроме того, таможенные органы при прибытии товаров авиационным транспортом не могут проводить глубокие формы таможенного контроля за товарами, которые находятся в грузовых или багажных отсеках. Это строго запрещено правилами авиационной безопасности. Следует отметить, что при прибытии товаров на таможенную территорию авиационным транспортом таможенные органы дают разрешение на выгрузку товаров. Такое разрешение выдается без условно. После выгрузки с борта воздушного судна товары размещаются на складе временного хранения, где и производятся все или необходимые формы таможенного контроля. Также необходимо отметить, что при прибытии воздушного судна, на котором находятся ввозимые товары, таможенные органы не могут (юридически) выполнять контроль за соблюдением запретов и ограничений. Все запреты и ограничения применяются при декларировании и выпуске товаров в зависимости от таможенной процедуры. Авиаперевозчики не могут объективно знать какая таможенная процедура будет применяться при декларировании

	<p>товаров.</p> <p>Не соответствует. Товары, ввозимые воздушным транспортом, в любом случае выгружаются из транспортного средства и помещаются под таможенную процедуру в пункте прибытия, в отличие от товаров, перевозимых автомобильным или железнодорожным транспортом, которые далее следуют к местам таможенного декларирования, и для них предварительная информация важна для использования ее при составлении транзитной декларации. Для товаров, ввозимых воздушным транспортом, предварительное информирование будет иметь смысл, если предварительная информация будет использоваться при декларировании и помещении товаров под таможенную процедуру (кроме транзита). Однако из проекта решения ЕЭК этого не следует, кроме того, действующие технологии таможенного оформления также не позволяют рассчитывать на то, что это будет возможно с даты вступления данного решения в силу.</p>	<p>Ассоциация экспресс-перевозчиков России, Донцова Галина Николаевна, g.dontsova@csved.ru, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	<p>Комментарий выходит за рамки проекта решения. Таможенные операции по прибытию регламентируются ст. 160 ТК ТС.</p>
<p>3. Насколько точно департаментом-разработчиком определена группа лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения ЕЭК, а также адресаты регулирования, интересы которых будут затронуты предлагаемым регулированием, в том числе субъекты предпринимательской деятельности? При необходимости укажите недостающих лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения, и адресатов регулирования.</p>	<p>Департаментом-разработчиком определен исчерпывающий перечень лиц.</p> <p>Исходя из целей регулирования, группа лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения, определена точно.</p> <p>Основная категория лиц, интересы которых будут затронуты – авиакомпания. Учитывая, что продажа услуг по перевозке, осуществляется с использованием агентских схем, необходимо добавить в вышеуказанный перечень грузовых агентов.</p> <p>Группа лиц, на защиту которых направлен проект определена точно – государственные органы</p>	<p>ОАО «Аэрофлот», Королёв Олег Олегович Рудый Дмитрий Вячеславович ookotolev@aeroflot.ru dtdyuu@aeroflot.ru Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p> <p>ЗАО «Группа Компаний С7», Чусмакаев Ринат Маратович r.chusmakaev@s7.ru, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	<p>Учтено в проекте решения</p>
		<p>ОАО «АК «ТРАНСАЭРО», Кутлубаев Нариман Мубараквич, nmkutlubaev@transaero.ru,</p>	

	Достаточно точно	Заполненный опросный лист направлен электронной почтой	
<p>4. Укажите содержание устанавливаемых ограничений (обязательных правил поведения) для адресатов регулирования так, как Вы его понимаете. Какие будут последствия от введения предлагаемого регулирования на уровне Евразийского экономического союза (в том числе по сравнению с регулированием, действующим в государстве – члене Евразийского экономического союза)?</p> <p>По возможности приведите примеры таких последствий.</p>	<p>В настоящее время при прибытии и убытии воздушного судна в порядке статьи 350 ТК ТС предоставляется на бумажном носителе информация и сведения предусмотренные ст.159 ТК ТС. На наш взгляд, принятие проекта решения в указанной редакции может привести к увеличению объема совершаемых действий для авиационных перевозчиков, так как информация, изложенная в проекте решения, подлежащая обязательной передаче авиационными перевозчиками в порядке предварительного информирования касается перевозимых товаров. Расширив проект Решения ЕЭК необходимо предоставить предварительную информацию о воздушном судне в порядке ст.159 ТК ТС, в том числе и о товарах, позволит уменьшить трудозатраты авиакомпании, сэкономить время для подготовки и предоставления информации, уйти от дублирования сведений подаваемых на бумажном носителе и в электронной форме и выйти на более качественный уровень при взаимодействии с государственными органами.</p>	<p>Ассоциация экспресс-перевозчиков России, Донцова Галина Николаевна, g.dontsova@csvsed.ru, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p> <p>ОАО «Аэрофлот», Королёв Олег Олегович Рудый Дмитрий Вячеславович ookotolev@aeroflot.ru dtdyuu@aeroflot.ru</p> <p>Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	<p>Комментарии выходит за рамки проекта решения. Возможность предоставления предварительной информации о транспортных средствах определяется ст.2 Соглашения. Целесообразность введения обязательного представления предварительной информации в отношении транспортного средства требует дополнительной проработки.</p>
	<p>В случае принятия рассматриваемого проекта Решения, перевозчики (авиакомпания) будут обязаны предоставлять в таможенные органы предварительную информацию о ввозимых товарах. Вследствие этого, перевозчики будут вынуждены расширить штат сотрудников и внедрить внутренний бизнес-процесс, который будет направлен на выполнение требований рассматриваемого проекта решения, что в свою очередь повлечет увеличение расходов перевозчика</p>	<p>ЗАО «Группа Компаний С7», Чусмакаев Ринат Маратович r.chusmakaev@s7.ru, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	<p>Информация о ввозимых товарах есть в информационных системах авиаперевозчиков и грузовых агентов. В настоящее время авиаперевозчики представляют ее в таможенные органы ЕС, Южной Кореи и других стран.</p>

	<p>на административные функции.</p> <p>Проект устанавливает обязательные требования для авиаперевозчиков представлять сведения о товарах, которые будут ввозиться воздушным транспортом. Последствия введения этих правил – увеличение штатной численности персонала авиакомпании, дополнительные финансовые издержки для авиаперевозчиков, в последствии – введение административной ответственности за непредставление предварительной информации, задержки с выгрузкой самолетов, задержки с вылетом самолетов по установленным расписаниям, снижение объемов авиаперевозок в связи с новыми администрированием.</p>	<p>ОАО «АК «ТРАНСАЭРО», Кутлубаев Нариман Мубаракович, mkutlubaev@transaero.ru, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	<p>Информация о ввозимых товарах есть в информационных системах авиаперевозчиков и грузовых агентов. В настоящее время авиаперевозчики в том числе ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» представляют ее в таможенные органы ЕС, Южной Кореи и других стран.</p>
<p>Проект предусматривается введение обязательного представления предварительной информации о товарах, ввозимых воздушным транспортом. В России в настоящее время предварительная информация о таких товарах представляется российским государственным органам, однако, во-первых, это не является обязательным, во-вторых, перечень необходимой информации в проекте существенно расширен по сравнению с действующим порядком.</p>	<p>Проект предусматривается введение обязательного представления предварительной информации о товарах, ввозимых воздушным транспортом. В России в настоящее время предварительная информация о таких товарах представляется российским государственным органам, однако, во-первых, это не является обязательным, во-вторых, перечень необходимой информации в проекте существенно расширен по сравнению с действующим порядком.</p>	<p>Ассоциация экспресс-перевозчиков России, Донцова Галина Николаевна, g.dontsova@csved.ru, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	<p>Информация о ввозимых товарах есть в информационных системах авиаперевозчиков и грузовых агентов. В настоящее время авиаперевозчики представляют ее в таможенные органы ЕС, Южной Кореи и других стран.</p>
<p>5. Является ли предусмотренный проектом решения ЕЭК вариант решения проблемы наиболее оптимальным из числа рассмотренных департаментом-разработчиком вариантов с точки зрения его влияния на условия ведения предпринимательской деятельности (в том числе выгод и издержек субъектов предпринимательской деятельности)? Оцените, существуют ли иные варианты достижения целей регулирования.</p>	<p>На наш взгляд проект Решения ЕЭК о введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом наиболее узко может повлиять на условия ведения предпринимательской деятельности, с точки зрения извлечения выгод, в то время, как ведение обязательного электронного декларирования воздушных судов, в рамках которого предполагается, в том числе предварительное информирование о товарах, перевозимых воздушным транспортом может полностью решить существующие на сегодняшний день проблемы авиационных перевозчиков, а также облегчить порядок и сроки таможенного контроля для должностных лиц таможенных органов.</p>	<p>ОАО «Аэрофлот», Королёв Олег Олегович Рудый Дмитрий Вячеславович ookotolev@aeroflot.ru druyuu@aeroflot.ru Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	

<p>Если такие имеются, то приведите тот из них, который был бы наиболее оптимальным с точки зрения влияния на условия ведения предпринимательской деятельности.</p>	<p>С февраля 2014 года ОАО «Аэрофлот» на базе аэропорта Шереметьево совместно с Шереметьевской таможней в тестовом режиме осуществляет эксперимент по декларированию воздушных судов (далее – ВС) при их прибытии и убытии на/с таможенную территорию Таможенного союза в электронной форме. За период с февраля 2014 по апрель 2015 года в Шереметьевскую таможню ОАО «Аэрофлот» подано 3458 комплектов документов в электронной форме. Из них 2242 – в 2014 и 1216 – в 2015г. Указанные результаты декларирования ВС в электронной форме свидетельствуют о достижении определенных положительных успехах, и на наш взгляд могут послужить основанием для внедрения электронного декларирования ВС на всей территории Евразийского экономического союза. Указанная мера позволит авиационным перевозчикам оптимизировать процессы, связанные со сбором и направлением предварительной информации о прибывающих товарах на ВС и подачей декларации и/или стандартных документов перевозчика для декларирования ВС, что в итоге приведет к экономии времени, уменьшению количества персонала для проведения указанных операций, уменьшении расходов авиационных перевозчиков.</p>		
	<p>Исходя из целей проекта Решения, данный вариант может быть рассмотрен в качестве оптимального, только при условии того, что решение о таможенном контроле будет приниматься таможенным органом до прибытия на таможенную территорию. Однако, данный вариант решения проблемы влечет дополнительные расходы для авиакомпании.</p> <p>Проект не является оптимальным вариантом решения проблемы. Очевидно, что все авиаперевозчики, в том числе иностранные, будут вынуждены увеличивать свои издержки. Представляется, что наиболее оптимальным</p>	<p>ЗАО «Группа Компаний С7», Чусмакаев Ринат Маратович r.chusmakaev@s7.ru, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	<p>Действия должностных лиц регламентируются ст.8 Соглашения</p>
		<p>ОАО «АК «ТРАНСАЭРО», Кутлубаев Нариман Мубаракович, nmkutlubaev@transaero.ru, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	<p>Информация о ввозимых товарах есть в информационных системах авиаперевозчиков и грузовых агентов. В настоящее время авиаперевозчики, в том числе «АК</p>

	<p>решением данной проблемы является введение предварительного информирования на этапе хранения товаров на складах временного хранения, расположенных в аэропортах и возложения такой обязанности на получателей товаров.</p>		<p>«ТРАНСАЭРО» представляют ее в таможенные органы ЕС, Южной Кореи и других стран</p>
<p>6. Какие положения проекта решения ЕЭК оказывают или могут оказать негативное влияние на условия ведения предпринимательской деятельности, в том числе неоснованно затруднить ведение предпринимательской деятельности, а также создать барьеры для свободного движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы на территории Евразийского экономического союза?</p>	<p>Из числа рассмотренных департаментом-разработчиком – данный вариант более оптимальный, однако и он не позволит достичь заявленной цели.</p> <p>1. В проекте Решения не предусмотрен срок, до которого необходимо предоставить информацию в таможенный орган.</p> <p>2. Не определен способ передачи предварительной информации</p> <p>3. В пункте 4 проекта Решения предусмотрено внесение информации о наличии предварительной декларации на товары, перемещаемые данным ВС. Необходимо обратить внимание, что ПТД представляет в таможенный орган декларант товара, как правило – это получатель в соответствии с транспортными документами. В настоящее время, Перевозчик не располагает сведениями о наличии ПТД в связи с чем, выполнить требования п.4 проекта Решения в настоящее время не представляется возможным.</p> <p>4. В соответствии с пунктом 6 проекта Решения, в случае если лицом, представившим предварительную информацию, выявлено несоответствие сведениям, содержащимся в транспортных (перевозочных) или коммерческих документах, такое лицо обязано повторно представить такую информацию. Однако, в п.3 проекта Решения указано, что сведения о ввозимом товаре заявляются на основании транспортных документов. Таким образом, п.3 и п.6 проекта Решения противоречат друг другу, т.к.</p>	<p>Ассоциация экспресс-перевозчиков России, Донцова Галина Николаевна, g.dontsova@csved.ru, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p> <p>ЗАО «Группа Компаний С7», Чусмакаев Ринаг Маратович r.chusmakaev@s7.ru, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	<p>Предложения урегулированы Соглашением. По п.1</p> <p>Срок представления информации определяется абзацем 1 ст. 7 Соглашения:</p> <p>«Предварительная информация должна быть направлена в таможенный орган государства - члена таможенного союза заинтересованным лицом не менее чем за 2 часа до перемещения через таможенную границу таможенного союза товаров и транспортных средств.»</p> <p>П.2.</p> <p>Порядок передачи предварительной информации определяется абзацем первым статьи 6 Соглашения: «Представление предварительной информации осуществляется в электронном виде путем взаимодействия информационной системы таможенных органов государств - членом таможенного союза и информационных систем заинтересованных лиц либо</p>

	<p>если учитывать что для подачи предварительное информации о товаре, перевозчик руководствуется транспортными документами, а п.6 говорит, о противоречии с коммерческими документами. В результате, выполнить требования п.3.и п.6 на практике не представляется возможным.</p> <p>5. В п.3 проекта Решения указывается, что сведения о ввозимом товаре заполняются на основании транспортных (перевозочных) документов. При этом, считаем обязательным указать, что под транспортными (перевозочными) документами понимается авианакладная.</p> <p>6. Наименование товаров в ряде случаев отсутствуют у перевозчика. Это связано с тем, что данные сведения не всегда содержатся в транспортных документах, т.к. в авианакладной может быть указан вид товаров, а не конкретное наименование. В этой связи, необходимо добавить соответствующую ссылку в проект решения, что такие сведения представляются при условии их наличия в авианакладной.</p> <p>7. С учетом действующей практики в процессе участия авиакомпании в эксперименте по предварительному информированию предлагаем заменить фразу в п.3 а) «Наименования пункта вылета и аэропорта отправления» проекта Решения на фразу «Код IATA аэропорта вылета и аэропорта отправления».</p>	<p>посредством web-порталов таможенных органов государств - членов таможенного союза.»</p> <p>П.3</p> <p>Норма, введенная п.4 проекта Решения, позволяющая авиаперевозчику в случае наличия информации о предварительно поданной декларации на товары указывать вместо сведений о товаре номер такой декларации.</p> <p>«В случае если в отношении ввозимых товаров таможенным органом государства – члена Союза, в котором находится место прибытия этих товаров, зарегистрирована декларация на товары, поданная в соответствии со статьей 193 Таможенного кодекса Таможенного союза и содержащая сведения, предусмотренные подпунктом «б» пункта 3 настоящего Решения, допускается указывать вместо таких сведений номер этой декларации на товары.»</p> <p>П.4</p> <p>Сведения, включенные в состав предварительной информации должны представляться авиаперевозчиком в соответствии с имеющимися у него транспортными (перевозочными) документами. В соответствии со ст.2 ТК ТС: «транспортные (перевозочные) документы – коносамент, накладная или иной документ, подтверждающий наличие договора перевозки товаров и сопровождающий их при такой перевозке».</p>
--	--	---

		<p>В п.6 внесено уточнение «в транспортных (перевозочных) или коммерческих документах». Данное уточнение позволяет авиаперевозчику в случае наличия у него коммерческих документов уже произвести корректировку уже направленной предварительной информации.</p> <p>П.5</p> <p>Указать в проекте Решения, что под транспортными (перевозочными) документами понимается авианакладная невозможно, в связи с тем, что такой термин («авианакладная») отсутствует в договорно-правовой базе Таможенного союза и Единого экономического пространства.</p> <p>При этом, полагаем, что имеющееся определение в ст.2 ТК ТС: «транспортные (перевозочные) документы – коносамент, накладная или иной документ, подтверждающий наличие договора перевозки товаров и сопровождающий их при такой перевозке», учитывает все возможные документы при перевозке товаров воздушным транспортом.</p> <p>П.6</p> <p>Наименование товара – это один из основных идентификатор при использовании системы управления рисками при проведении контроля запрещенных, ограниченных к ввозу и опасных товаров. Данный пункт не может иметь ссылку «при наличии» поскольку является обязательным к</p>
--	--	---

			<p>указанию. В соответствии с нормой предложенной в проекте Решения наименование товара указывается в соответствии с транспортными (перевозочными) документами. П.7</p> <p>Комментарий выходит за рамки проекта решения.</p>
	<p>Введение обязательного представления предварительной информации о товарах, прибывающих авиационным транспортом окажет негативное влияние на авиаперевозчиков.</p>	<p>ОАО «АК «ТРАНСАЭРО», Кутлубаев Нариман Мубаракович, nmkutlubaeu@transaero.ru, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	<p>Информация о ввозимых товарах есть в информационных системах авиаперевозчиков и грузовых агентов. В настоящее время авиаперевозчики представляют ее в таможенные органы ЕС, Южной Кореи и других стран</p>
	<p>Требование о предоставлении всеми без исключения авиационными перевозчиками сведений о весе нетто, наименовании товара и коде ТН ВЭД на уровне 6 знаков в отношении всех без исключения товаров.</p>	<p>Ассоциация экспресс-перевозчиков России, Донцова Галина Николаевна, g.dontsova@csved.ru, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	<p>Представление кода ТНВЭД, веса нетто предусмотрено только при их наличии у перевозчика. Наименование товара является обязательным, заполнение данного поля осуществляется в соответствии с транспортными (перевозочными) документами.</p>
<p>7. Обеспечивает ли механизм решения предложенный в проекте решения ЕЭК, достижение цели регулирования?</p>	<p>Для достижения цели регулирования в полном объеме одновременно необходимо ввести обязательное электронное декларирование транспортных средств международной перевозки (в отношении воздушных судов), предусмотренное статьей 350 ТК ТС. В противном случае, авиационным перевозчикам придется одни и те-же документы подавать в электронной форме в порядке предварительного информирования в соответствии с проектом решения ЕЭК, а после прибытия ВС подать таможенному органу бумажную декларацию на транспортное средство или стандартные документы перевозчика, для обеспечения выполнения статьи 350 ТК ТС.</p>	<p>ОАО «Аэрофлот», Королёв Олег Олегович Рудый Дмитрий Вячеславович oookotolev@aeroflot.ru druyuu@aeroflot.ru Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	<p>Замечания выходят за рамки проекта решения Проект предусматривает состав предварительной информации, ее обязательность и не регулирует весь процесс декларирования.</p>
	<p>Нет, т.к. в документе имеются противоречия, что приведет на практике к невозможности соблюдения</p>	<p>ЗАО «Группа Компаний С7», Чусмакаев Ринат Маратович</p>	<p>Противоречий не выявлено. В случае несоответствия</p>

	<p>требований проекта Решения.</p> <p>Проект не способен обеспечить цели регулирования</p> <p>Нет, не обеспечивает.</p>	<p>г. chusmakaev@s7.ru, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p> <p>ОАО «АК «ТРАНСАЭРО», Куллубаев Нариман Мубаракович, nmkutlubaev@transaero.ru, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p> <p>Ассоциация экспресс-перевозчиков России, Донцова Галина Николаевна, g.dontsova@csvved.ru, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p> <p>ОАО «Аэрофлот», Королёв Олег Олегович Рудый Дмитрий Вячеславович ookogolev@aeroflot.ru druyuu@aeroflot.ru Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p> <p>ЗАО «Группа Компаний С7», Чусмакаев Ринат Маратович г. chusmakaev@s7.ru, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p> <p>Ассоциация экспресс-перевозчиков России, Донцова Галина Николаевна, g.dontsova@csvved.ru, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p> <p>Международная ассоциация воздушного транспорта – ИАТА,</p>	<p>транспортных и коммерческих документов данная норма позволяет перевозчику внести изменения в предварительную информацию в случае обнаружения расхождений между этими документами.</p> <p>Цель регулирования определяются Соглашением.</p>
<p>8. Необходимо ли переходный период для вступления в силу проекта решения ЕЭК или его отдельных положений для адаптации субъектов предпринимательской деятельности к его (их) введению в действие? Если да, то какой переходный период необходим и почему?</p>	<p>На наш взгляд необходимо с 01.01.2016 года разрешить авиационным перевозчикам по их усмотрению подавать декларации на воздушные суда в электронной форме, а также предварительную информацию в электронной форме, а с 01.11.2016 установить, что вышеперечисленные декларирования и информирование осуществляются авиационными перевозчиками в обязательном порядке.</p> <p>Да, т.к. необходимо будет внедрение дополнительных бизнес-процессов.</p> <p>Нет, переходный период не требуется.</p> <p>Да, такой период необходим.</p>	<p>Проектом решения предусмотрено период подготовки к вступлению в силу проекта решения. Более 12 месяцев. Введение санкций проектом решения не предусмотрено.</p>	

<p>9. Имеются ли у Вас иные предложения (замечания) к проекту решения ЕЭК? Если имеются, изложите их, пожалуйста, с соответствующим обоснованием.</p>	<p>Практика показывает (так было в США, ЕС, Израиле, Мексике, Аргентине и т.д.) что требуется “informed compliance” (= «переходный период») как только это положение вступит в силу. На протяжении этого времени (обычно несколько месяцев, в идеале по меньшей мере 12 месяцев) не должны применяться санкции и этот период нужно использовать для улучшения передачи данных, корректировки ИТ системы и т.д. Введение санкций с первых дней не работает, не в последнюю очередь потому что Таможенные органы также должны доработать свои собственные системы в течение этого времени. Из опыта, подобные исправления и улучшения должны быть сделаны с обеих сторон и лучше всего это делать в рамках сотрудничества.</p>	<p>Наталья Пироженко, pigozhenko@iata.org, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	
	<p>В целях установления электронного декларирования транспортных средств международной перевозки (воздушные суда) и переходного периода для установления обязательного информирования, необходимо внести соответствующие поправки в проект Решения ЕЭК.</p>	<p>ОАО «Аэрофлот», Королёв Олег Олегович Рудый Дмитрий Вячеславович ookorolev@aeroflot.ru druyuu@aeroflot.ru Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	<p>Вопрос декларирования транспортного средства регламентируется ст.350 ТК ТС.</p>
	<p><b>1. Формирование предварительной информации.</b> Введение обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом, фактически накладывается на авиакомпанию дополнительные функции по созданию, адаптированию специальных программных комплексов, формирующих сведения для предварительного информирования из разных источников (программных продуктов). Создание и техническая поддержка функционирования данных программных комплексов неизбежно повлечёт за собой увеличение финансовых издержек Авиакомпаний, что может негативно отразиться на стоимости пассажирских перевозок. Учитывая, что предварительная информация</p>	<p>ОАО «АК «ТРАНСАЭРО», Кутлубаев Нариман Мубаракович, nmkutilubaev@transaero.ru, Заполненный опросный лист направлен электронной почтой</p>	<p>П.1 Информация о ввозимых товарах есть в информационных системах авиаперевозчиков и грузовых агентов. В настоящее время авиаперевозчики, в том числе «АК «ТРАНСАЭРО» представляют ее в таможенные органы ЕС, Южной Кореи и других стран</p>

	<p>должна направляться в таможенные органы на круглосуточной основе, введение обязательного предварительного информирования может повлечь привлечение дополнительных трудовых ресурсов и, как следствие, дополнительных финансовых расходов (справочно, необходимо будет отправлять предварительную информацию ежедневно, примерно по 60 рейсам, совершаемым в регионе МАУ).</p> <p><b>2.Сроки представления предварительной информации о товарах, ввозимых воздушным транспортом.</b></p> <p>Пунктом 7 проекта решения ЕЭК установлено, что предварительная информация направляется таможенному органу в сроки, установленные Соглашением о представлении и об обмене предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза от 21 мая 2010 года (далее – Соглашение).</p> <p>В соответствии со статьей 7 Соглашения предварительная информация должна быть направлена в таможенный орган государства-члена таможенного союза заинтересованным лицом не менее чем за 2 часа до перемещения через таможенную границу таможенного союза товаров и транспортных средств.</p> <p>По мнению Авиакомпаний, представление предварительной информации в установленные Соглашением сроки затруднительно, так как до фактического вылета воздушного судна из аэропорта отправления перевозчик не обладает полной информацией о товарах, перевозимых на воздушном судне.</p> <p>Так же необходимо отметить следующее:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- существуют международные авиарейсы продолжительностью полета менее двух часов (например, Киев-Москва, Вильнюс-Москва, Рига – Москва и т.д.), следовательно, информацию по</li> </ul>	<p>П..2 Замечание выходит за рамки проекта решения. Сроки представления предварительной информации определяются ст.7 Соглашения</p>
--	--	---

	<p>указанным рейсам необходимо будет отправлять до фактического вылета воздушного судна (или фактической загрузки воздушного судна);</p> <p>- даже в случае функционирования автоматизированных программных комплексов, формализующих сведения для создания предварительной информации из разных источников, представить корректную информацию до фактического вылета воздушного судна крайне затруднительно. Необходимо учитывать, что для получения актуальных сведений о товарах, загруженных на воздушное судно, эти сведения необходимо первоначально физически ввести в информационную систему, осуществить формирование, проверку и отправку сообщения с предварительной информацией. Данная операция занимает порядка 30-40 минут.</p> <p><u>Авиакомпания предлагает рассмотреть вопрос о возможности представления предварительной информации о ввозимых товарах - не позднее чем через 60 минут с момента фактического вылета воздушного судна, либо определить, что сроки предоставления предварительной информации зависят от длительности международного полета.</u></p> <p><b>2. По составу предварительной информации.</b></p> <p>Пунктом 3 проекта решения определён состав предварительной информации, в том числе сведения о наличии (об отсутствии) на борту ВС лекарственных средств, в составе которых содержатся наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и ядовитые вещества. Данные сведения отправляются таможенному органу только при их наличии.</p>		<p>П.2 проекта Решения Данный абзац в составе сведений не является обязательным (см. примечание (при наличии)).</p>
--	--	--	---

	<p>Сообщаем, что ни в одном из стандартных сообщений, используемых в международных авиаперевозках сведения о таких лекарственных средствах не передаются. В каком виде такие сведения могут быть переданы из зарубежного аэропорта отправления, на данный момент, не определено.</p> <p><b>3. По вопросу повторного представления предварительной информации.</b></p> <p>Пунктом 6 проекта решения определено, что в случае, если лицом, представившим предварительную информацию, выявлено несоответствие сведений, содержащихся в предварительной информации, которой таможенным органом присвоен уникальный идентификационный номер перевозки, сведениям, содержащимся в транспортных документах (перевозочных) или коммерческих документах, такое лицо обязано повторно представить таможенного органу предварительную информацию до прибытия воздушного судна.</p> <p>Необходимо отметить, что сведения, указанные в транспортных (перевозочных) документах, можно будет сверить со сведениями, указанными в предварительной информации, только после прибытия ВС на территорию ТС и получения указанных документов с борта ВС. Таким образом, в случае выявления расхождений между предварительной информацией и данными перевозочных документов отправить повторную предварительную информацию до прибытия ВС невозможно.</p>		<p>П.3</p> <p>П.6 проекта Решения  Данный пункт был добавлен в проект Решения по итогам встречи с представителями авиакомпаний (протокол 19-3/пр от 21.05.2014) и поддержан представителями таможенных органов государств-членов (протоколы 19-4/пр от 04.06.2014, 19-10/пр от 12.03.2015).  Если в компании ТРАНСАЭРО нет данной возможности, они не будут пользоваться данным правом.</p>
<p>Абзац 1 подпункт «а» пункта 3 «сведения о знаках национальной принадлежности и регистрационных знаков воздушного судна.»  В мире бизнеса грузовых авиаперевозок, регистрационный номер воздушного судна -</p>	<p>Международная ассоциация воздушного транспорта – ИАТА,  Наталья Пироженко,  pigozhenko@iata.org,  Заполненный опросный лист направлен</p>		<p>Норма о представлении «сведений о знаках национальной принадлежности и регистрационных знаков воздушного судна» предусмотрена п.3 ст. 159 ТК ТС</p>

	<p>доступен, однако национальность не доступна. В сообщениях формата Cargo-XML и Cargo-IMP, есть только поле для регистрационного номера, но не для национальности.</p> <p>Цель этого поля должна быть - идентификация воздушного судна. В этом контексте, его "национальность" не имеет значения.</p> <p>Регистрационный номера и номера рейса (ниже) вполне быть достаточно.</p> <p>Стоит также отметить, что в ЕС (на который есть ссылки в информационно-аналитической справке), в режиме "воздуха" нет требования предоставлять такую информацию.</p> <p>Абзац 6 подпункта «а» пункта 3</p> <p>«фактическое время убытия из аэропорта, предшествующего аэропорту места прибытия»</p> <p>Зачем это нужно? Номер рейса и место + расчетное время прибытия, должно быть достаточным для целей идентификации. Более того, фактическое время вылета доступно в сообщении MVT (movement), которое является общим как в области пассажирских, так и грузовых авиоперевозок.</p> <p>Стоит также отметить, что в ЕС (на который есть ссылки в информационно-аналитической справке), в режиме "воздуха" нет требования предоставлять такую информацию.</p> <p>Абзац 8 подпункта «а» пункта 3</p> <p>«планируемое (расчетное) время прибытия»</p> <p>Сообщение MVT</p> <p>Абзацы 10, 11 подпункта «а» пункта 3</p> <p>«сведения о наличии (отсутствии) на борту воздушного судна товаров, ввоз которых на таможенную территорию Союза запрещен или ограничен, а также оружия, боеприпасов; сведения о наличии (отсутствии) на борту воздушного судна лекарственных средств, в составе которых содержатся наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и</p>	<p>электронной почтой</p>	<p>«Документы и сведения предоставляемые при прибытии».</p> <p>Так как такая информация у авиаперевозчика есть проблемы для ее представления таможенным органам отсутствует.</p> <p>Так как такая информация у авиаперевозчика есть проблемы для ее представления таможенным органам отсутствует.</p> <p>Предложенная редакция «наличия (об отсутствии)» соответствует действующей редакции п. 3 ст.159 ТК ТС.</p>
--	--	---------------------------	--

	<p>ядовитые вещества (при наличии таких сведений);»</p> <p>Информация об опасных грузах доступна в документе NOTOS, а также в сообщениях FFM, которые используют специальные коды.</p> <p>Не понятна ссылка на "(отсутствие)" таких товаров?</p> <p>Должны ли перевозчики систематически подтверждать отсутствие таких товаров, когда он их не перевозят?</p> <p>Что касается информации о запрещенных товарах, этот запрос не имеет смысла.</p> <p>Если перевозчик знает, что товары запрещены, они не будут их перевозить!</p> <p>поэтому требования по ПИ и оценка рисков устанавливаются в первую очередь!</p> <p>Необходимо больше ясности в этом пункте. Стоит также отметить, что в ЕС (на который есть ссылки в информационно-аналитической справке), в режиме "воздуха" нет требования предоставлять такую информацию.</p> <p>Абзац 1 подпункта «б»</p> <p>«сведения о ввозимом товаре, указанные в транспортных (перевозочных) документах (сведения приводятся по каждому документу»</p> <p>Какие именно документы имеются ввиду? У авиаперевозчиков может быть запрошены только информация из манифеста и Master AWB. У них нет доступа к, например, информации из House AWB.</p> <p>Абзац 9 подпункта «б» пункта 3</p> <p>«сведения об отправителе и получателе товара.»</p> <p>Данный пункт требует дополнительного уточнения. Как упоминалось ранее, у авиаперевозчиков могут быть запрошены только данные из манифеста и мастер авианакладной. Они не будут иметь, например, доступа / управления к информации из HWB.</p>	<p>В соответствии с п.2 ТК ТС «транспортные (перевозочные) документы – коносамент, накладная или иной документ, подтверждающий наличие договора перевозки товаров и сопровождающий их при такой перевозке».</p> <p>Проект решения определяет состав информации.</p>
--	---	---

<p>Иные предложения к проекту решения ЕЭК и (или) информационно-аналитической справке (указывается структурный элемент – раздел, пункт, подпункт, абзац и др.).</p>	<p>Позтому грузоотправителем / грузополучателем могут быть только те, которые указаны в МВВВ. Абзац 1 пункта 10 «Настоящее Решение вступает в силу с 1 ноября 2016 г., за исключением пункта 9.» Содержание направленного предложения</p>	<p>Информация о лице, направившем предложение, а также способе направления предложения</p>	<p>Не понятна суть комментария</p>
<p>5</p>	<p>6</p>	<p>7</p>	<p>8</p> <p>Информация департамента, ответственного за подготовку проекта решения ЕЭК, об учете (частичном учете) представленного предложения либо об отклонении (с обоснованием частичного учета или отклонения)</p>
<p>Добавить п.5 проекта Решения.</p>	<p>Дополнить нормой, регламентирующей сроки представления отказа таможенными органами государства-члена в принятии предварительной информации к рассмотрению</p>	<p>Департамент агропромышленной политики</p>	<p>Ст. 3 Соглашения в соответствии с которым разработан проект решения не предусматривает дополнение проекта предложенной нормой..</p>
<p>Внести дополнения по тексту проекта решения</p>	<p>Преамбулу проекта решения дополнить целью введения обязательного предварительного информирования В п.7 проекта необходимо конкретизировать, какие именно меры, направленные на обеспечение контроля вправе принимать таможенные органы</p>	<p>Департамент антимонопольного регулирования</p>	<p>Цели предварительного информирования определены Соглашением П.7 Меры по минимизации рисков разрабатываются таможенными органами (п.4 ст.128 ТК ТС).</p>

  
(личная подпись)

Директор Департамента таможенной инфраструктуры  
(директор (заместитель директора) департамента ЕЭК)

В.Ю. Скиба  
(инициалы, фамилия)

« 16 » июня 20 15 г.