

СВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

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

Наименование проекта решения: «Об определении количественных норм бункерного топлива, классифицируемого в отдельных позициях и подсубпозициях группы 27 Единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза, перемещаемого через таможенную границу Евразийского экономического союза в качестве припасов водными судами».

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	2	3	4
1. Наличие какой проблемы обусловило принятие проекта решения ЕЭК? Насколько точно определена проблема, для решения которой необходимо введение регулирования на уровне Евразийского экономического союза?	Принятие проекта решения ЕЭК обусловлено необходимостью установления количественных норм припасов, к которым применяются положения главы 50 ТК ТС, для целей пресечения возможных злоупотреблений при бункеровке судов. В информационно-аналитической справке данная проблема определена точно.	Саморегулируемая организация «Российская Ассоциация Морских и Речных Бункеровщиков» (далее – Ассоциация бункеровщиков) Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.	
2. Насколько цель разработки проекта решения ЕЭК (цель регулирования) соответствует сложившейся проблемной ситуации? Обоснуйте свою позицию.	Цель регулирования в информационно-аналитической справке соответствует сложившейся проблемной ситуации.	Ассоциация бункеровщиков. Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.	
3. Насколько точно департаментом-разработчиком определена группа лиц,	Департаментом-разработчиком достаточно точно определена группа лиц,	Ассоциация бункеровщиков.	

<p>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>на защиту интересов которых направлен проект решения ЕЭК.</p>	<p>Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	
<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)? По возможности приведите примеры таких последствий.</p>	<p>Устанавливаемые Решением ЕЭК ограничения предусматривают определение количества бункерного топлива, которое может быть вывезено водными судами с территории ТС без уплаты таможенных пошлин и налогов. Количество бункерного топлива, которое может быть вывезено судами с таможенной территории Союза, определяется как разница между количеством топлива, которое может быть погружено в конструктивно предназначенные для его хранения судовые танки, и нормативным остатком бункерного топлива, находящегося в бункерных танках, на момент прибытия водного судна на таможенную территорию Союза.</p>	<p>Ассоциация бункеровщиков. Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</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. Если такие имеются, то приведите тот из них, который был бы наиболее оптимальным с точки зрения влияния на условия ведения предпринимательской деятельности.</p>	<p>Нет информации.</p>	<p>Ассоциация бункеровщиков. Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	
<p>6. Какие положения проекта решения ЕЭК оказывают или могут оказать негативное влияние на условия ведения предпринимательской деятельности, в том числе необоснованно затруднить ведение предпринимательской деятельности, а также создать барьеры для свободного движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы на территории Евразийского экономического союза?</p>	<p>Нет информации.</p>	<p>Ассоциация бункеровщиков. Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	

<p>7. Обеспечивает ли механизм решения проблемы, предложенный в проекте решения ЕЭК, достижение цели регулирования?</p>	<p>Без внесения необходимых поправок в проект Решения ЕЭК, применение количественных норм будет затруднено и приведет к неизбежным спорам с таможенными органами в отношении нормативного толкования норм и их правоприменения.</p>	<p>Ассоциация бункеровщиков. Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	
<p>8. Необходим 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>Нет информации.</p>	<p>Ассоциация бункеровщиков. Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	
<p>9. Имеются ли у Вас иные предложения (замечания) к проекту решения ЕЭК? Если имеются, изложите их, пожалуйста, с соответствующим обоснованием.</p>	<p>1. В проекте Решения ЕЭК отсутствует пункт 2. Необходимо уточнить нумерацию пунктов. 2. В Пункт 3 Решения ЕЭК следует внести изменения « ... если водное судно не осуществляло бункеровку на таможенной территории Союза в течение 100 (ста) дней, количественные нормы... далее по тексту». 3. Формулировку пункта 4 Решения ЕЭК следует изменить и принять в следующей редакции: «4. Количественные нормы бункерного топлива применяются таможенными органами государств - членов Союза (далее государства-члены) в отношении водных судов, перемещающих бункерное топливо с таможенной территории Союза вне зависимости от того, осуществляются такими водными судами грузовые операции на таможенной территории Союза или нет».</p>	<p>Ассоциация бункеровщиков. Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	<p>Решение о возможности учета представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.</p>
<p>10. Иные вопросы, включенные в опросный лист департаментом-разработчиком:</p>	<p>Нет.</p>	<p>Ассоциация бункеровщиков. Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	
<p>11. Считаете ли Вы нормы проекта решения ЕЭК ясными и однозначными для толкования и применения? (Если нет, то укажите конкретные положения проекта решения ЕЭК, являющиеся неопределенными, а также объясните, в чем состоит их неопределенность).</p>	<p>1. В пункте 3 Решения ЕЭК следует указать срок, в течение которого, судно не осуществляло бункеровку на таможенной территории Союза. Если данный срок не будет указан, то судно никогда не осуществлявшее бункеровку на территории Союза и судно, прибывшее на нее</p>	<p>Ассоциация бункеровщиков. Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	<p>Решение о возможности учета представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.</p>

	<p>впервые, для целей данного Решения ЕЭК, ни чем не отличаются.</p> <p>2. Количественные нормы, в соответствии с положениями подпункта 23 пункта 1 статьи 4 ТК ТС и главы 50 ТК ТС, должны устанавливаться в отношении вывоза припасов за пределы территории ТС водными судами вне зависимости от осуществления данными судами грузовых операций на таможенной территории Союза (пункт 4 Решения ЕЭК).</p>	n.org.	
<p>12. Назовите область экономической деятельности, на которую распространяется проект решения ЕЭК, и ее основных участников (круг лиц, интересы которых затрагивает), а также по возможности приведите их количественную оценку.</p>	<p>Поставка судового топлива на водные суда, международные перевозки.</p> <p>Круг лиц: поставщики судового топлива, перевозчики (собственники и фрахтователи водных судов) и иные субъекты.</p>	<p>Ассоциация бункеровщиков.</p> <p>Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	
<p>13. Предоставьте, пожалуйста, предложения по каждому положению проекта решения ЕЭК, отнесенному Вами к негативно влияющим на условия ведения предпринимательской деятельности. Приведите обоснование по каждому такому положению, по возможности оценив его влияние количественно (в денежных средствах или трудозатратах (человеко-часах), которые будут необходимы для выполнения требований, и т.п.).</p> <p>Оцените по возможности, какие издержки понесут субъекты предпринимательской деятельности в связи с принятием проекта решения ЕЭК (укрупненно, в денежном эквиваленте – виды издержек и количество таких операций в год). Какие из указанных издержек Вы считаете необоснованными (в том числе избыточными или дублирующими)?</p>	<p>Нет информации.</p>	<p>Ассоциация бункеровщиков.</p> <p>Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	
<p>14. В отношении положений, указанных Вами в пункте 13 опросного листа, пожалуйста, выберите следующее:</p> <p>указанное положение противоречит целям регулирования или существующей проблеме либо не способствует достижению целей регулирования;</p> <p>имеет характер технической ошибки, создает правовую неопределенность или содержит смысловое (логическое) противоречие;</p> <p>приводит к избыточным действиям или, наоборот, необоснованно ограничивает действия субъектов</p>	-		

<p>предпринимательской деятельности; создает существенные риски для ведения предпринимательской деятельности; способствует возникновению необоснованных прав органов власти или их должностных лиц либо допускает возможность избирательного применения правовых норм по их усмотрению; приводит к невозможности совершения субъектами предпринимательской деятельности действий по выполнению обязательных требований проекта решения ЕЭК (например, в связи с отсутствием инфраструктуры, организационных или технических условий, информационных технологий) либо предусматривает исполнение регуляторных требований не самым оптимальным способом (например, на бумажном носителе, а не в электронном виде); способствует необоснованному изменению экономической ситуации в какой-либо отрасли или нескольких связанных отраслях; не соответствует обычаям делового оборота, сложившимся в отрасли, либо существующим международным практикам регулирования ведения бизнеса.</p>				
<p>Иные предложения к проекту решения ЕЭК и (или) информационно-аналитической справке (указывается структурный элемент – раздел, пункт, подпункт, абзац и др.).</p>	Содержание направленного предложения		<p>Информация о лице, направившем предложение, а также способе направления предложения</p>	
5	6	7		
<p>Пункты 1 и 3 проекта решения</p>	<p>В соответствии с пунктом 3 проекта решения при прибытии иностранного водного судна в порт, находящийся на таможенной территории Союза, впервые, а также в случае если водное судно не осуществляло бункеровку на таможенной территории Союза количественные нормы бункерного топлива рассчитываются как разница между конструктивным объемом бункерных танков и количеством бункерного топлива на борту водного судна на момент его прибытия в порт, находящийся на таможенной территории Союза.</p> <p>Из приведенной нормы следует, что при прибытии иностранного водного судна в</p>		<p>Департамент развития предпринимательской деятельности ЕЭК.</p> <p>Представлено служебной запиской от 24.12.2015 № 10-9831/Э.</p>	<p>Решение о возможности учета представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.</p>

	<p>порт, находящийся на таможенной территории Союза, определение количественных норм бункерного топлива в качестве припасов будет производиться исходя из количества бункерного топлива на борту водного судна на момент его прибытия в порт, то есть фактических остатков.</p> <p>В то же время абзацем вторым пункта 1 проекта решения предлагается определить, что количественные нормы бункерного топлива, используемого в качестве припасов водными судами, рассчитываются как разница между конструктивным объемом технологических конструктивных емкостей водного судна, предназначенных для хранения бункерного топлива на судне (далее – бункерные танки), и нормативным остатком бункерного топлива, находящегося в бункерных танках, на момент прибытия водного судна на таможенную территорию Союза.</p> <p>При этом согласно абзацу третьему пункта 1 проекта решения нормативный остаток бункерного топлива на водном судне рассчитывается как разница между объемом остатков бункерного топлива при отходе после последней бункеровки на таможенной территории Союза и нормативным расходом бункерного топлива водным судном на количество дней после последней бункеровки на таможенной территории Союза.</p> <p>В данном случае определение количественных норм бункерного топлива в качестве припасов, предусмотренное пунктом 1 проекта решения, будет производиться не по фактическому остатку бункерного топлива, а на основании его нормативного остатка на борту водного судна, рассчитываемого исходя из пробега водного судна.</p> <p>В этой связи можно заключить, что подходы к определению количественных норм бункерного топлива в качестве припасов, изложенные в пунктах 1 и 3 проекта решения, не являются идентичными и могут привести к применению дифференцированного подхода в зависимости от страны регистрации водного судна.</p> <p>Кроме того, подход к определению количественных норм бункерного топлива, предусмотренный пунктом 3 проекта решения, может позволить иностранным водным суднам бункеровать их топливом в качестве припасов исходя не из нормативно израсходованного бункерного топлива, а из фактического остатка.</p> <p>Таким образом, иностранные водные судна могут на минимально необходимом объеме бункерного топлива заходить в морские порты государств – членов Союза, заполнять бункерные танки максимально возможным количеством бункерного топлива в качестве припасов и обеспечивать их дальнейший беспопытный вывоз.</p> <p>Вместе с тем пунктом 3 статьи 364 Таможенного кодекса Таможенного союза (далее – ТК ТС) предусмотрено, что таможенные операции в отношении припасов совершаются одинаково вне зависимости от страны регистрации или национальности водных судов.</p> <p>В этой связи сводный департамент полагает, что положения пунктов 1 и 3 проекта решения требуют дополнительной проработки в части обеспечения применения одинаковых подходов к определению количественных норм бункерного топлива в качестве припасов вне зависимости от страны регистрации (национальности) водных судов или совершаемых ими грузовых операций.</p>		
Пункты 1 и 3	Регулирование, предусмотренное пунктами 1 и 3 проекта решения, предполагает	Департамент развития	Решение о возможности учета

проекта решения	<p>использование конкретных переменных для осуществления расчета количественных норм припасов и нормативного остатка бункерного топлива.</p> <p>Вместе с тем проект решения не содержит положений, устанавливающих конкретный перечень сведений и документов, на основании которых должен производиться соответствующий расчет.</p> <p>Полагаем, что отсутствие исчерпывающего перечня сведений и документов, на основании которых осуществляется расчет количественных норм припасов, может привести к неоднозначной правоприменительной практике.</p> <p>В этой связи сводный департамент считает необходимым определить перечень сведений и документов, необходимых для расчета количественных норм припасов и предоставления таможенным органам при прибытии в порт.</p>	<p>предпринимательской деятельности ЕЭК.</p> <p>Представлено служебной запиской от 24.12.2015 № 10-9831/Э.</p>	<p>представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.</p>
Пункт 4 проекта решения	<p>Согласно пункту 4 проекта решения количественные нормы бункерного топлива применяются таможенными органами государств-членов в отношении иностраных водных судов, перемещающих бункерное топливо с таможенной территории Союза, вне зависимости от осуществляемых ими грузовых операций на таможенной территории Союза.</p> <p>Принимая во внимание положения пункта 3 статьи 364 ТК ТС, из положений пункта 4 проекта решения представляется неочевидной и неясной необходимость уточнения применения количественных норм в отношении иностранных водных судов вне зависимости от осуществляемых ими грузовых операций, в связи с чем требуется дополнительное обсуждение вопроса о наличии данного положения в проекте решения.</p>	<p>Департамент развития предпринимательской деятельности ЕЭК.</p> <p>Представлено служебной запиской от 24.12.2015 № 10-9831/Э.</p>	<p>Решение о возможности учета представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.</p>
Проект решения в целом	<p>Принятие данного решения сократит портовые сборы на всей территории Российской Федерации вдвое, при этом потребует дополнительного государственного контроля при реализации бункерного топлива.</p> <p>Предлагается доработать проект решения и включить в него положения новой системы ведения бункеровочного бизнеса:</p> <ul style="list-style-type: none"> - разрешить транзитным судам брать бункерное топливо (без взимания пошлины) в объеме, необходимом для перехода до ближайшего порта захода, согласно расписания контейнерной линии или рейсового задания судовладельца/оператора судна; - разрешить судам, производящим грузовые операции на рейдовых перегрузочных комплексах или у причала российских портов, брать бункерное топливо (без взимания пошлины) до максимальной вместимости бункерных танков; - установить минимальный тоннаж грузовой операции в соответствии с типом судна с последующим ежегодным повышением тоннажа. <p>Это позволит гарантировать контроль, безопасность и прозрачность при проведении грузовых и бункеровочных операций в портах, создать дополнительные стимулы для развития необходимой портовой инфраструктуры и значительно увеличить поступления в бюджет.</p>	<p>ООО «Группа «Транзит-ДВ».</p> <p>Представлено письмом от 28.12.2015 № б/н.</p>	<p>Решение о возможности учета представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.</p>
Пункт 4 проекта решения	<p>1) Предлагается исключить слово «иностраных», так как в главе 50 действующего ТК ТС отсутствует понятие «иностраные водные суда». А введение нового термина требует дополнительного раскрытия данного понятия и может вызвать неоднозначную правоприменительную практику, поскольку таможенное законодательство использует понятия «иностраных товаров» и «товаров Союза»,</p>	<p>ОАО «НК «Роснефть».</p> <p>(представлено в виде комментария на странице проведения публичного</p>	<p>Решение о возможности учета представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.</p>

	<p>которые в данном случае не применимы. В этой связи также отмечаем, что на практике суда под российским флагом могут оперироваться иностранными компаниями. Введение предлагаемой нормы только в отношении иностранных судов (судов, зарегистрированных в иностранных государствах) будет носить дискриминационный характер в отношении судов российского флота.</p> <p>2) Предлагаем изменить формулировку «вне зависимости от осуществляемых ими грузовых операций» для исключения коллизий в толковании. Формулировку проекта можно истолковать так, что грузовые операции водными судами должны осуществляться в любом случае, при этом неважно содержание этих грузовых операций.</p> <p>Новая редакция данного пункта предлагается следующая:</p> <p>«Количественные нормы бункерного топлива применяются таможенными органами государств – членов Союза (далее – государства-члены) в отношении водных судов, перемещающих бункерное топливо с таможенной территории Союза, вне зависимости от того, осуществляются такими водными судами грузовые операции на таможенной территории Союза или нет.».</p>	<p>обсуждения проекта решения).</p> <p>Ассоциация бункеровщиков. (представлено письмом от 23.12.2015 № 407).</p>	
	<p>1. В проекте Решения ЕЭК отсутствует пункт 2. Необходимо уточнить нумерацию пунктов.</p> <p>2. В Пункт 3 Решения ЕЭК следует внести изменения «...если водное судно не осуществляло бункеровку на таможенной территории Союза в течение 100 (ста) дней, количественные нормы...далее по тексту».</p> <p>3. Формулировку пункта 4 Решения ЕЭК следует изменить и принять в следующей редакции: «4. Количественные нормы бункерного топлива применяются таможенными органами государств - членов Союза (далее государства-члены) в отношении иностранных водных судов, перемещающих бункерное топливо с таможенной территории Союза вне зависимости от того, осуществляются такими водными судами грузовые операции на таможенной территории Союза или нет». Без внесения предлагаемых поправок в проект Решения ЕЭК, представляется, что применение количественных норм будет затруднено и приведет к неизбежным спорам с таможенными органами в отношении нормативного толкования норм и их правоприменения.</p>	<p>ООО «Газпромнефть Марин Бункер»; mdegyarev@lukoil-bunker.com.</p> <p>Представлено в виде комментария на странице проведения публичного обсуждения проекта решения.</p>	<p>Решение о возможности учета представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.</p>
<p>Проект решения в целом</p>	<p>Проектом решения количественные нормы бункерного топлива, классифицируемого в отдельных позициях и подпозициях группы 27 единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Союза, перемещаемого через таможенную границу Союза в качестве припасов водными судами, не определены.</p> <p>Согласно проекту Решения ЕЭК определяет лишь формулы расчета количественных норм бункерного топлива, на основании которых с учетом сведений и документов, представленных капитаном судна при прибытии в порт, находящийся на таможенной территории Союза, количественные нормы бункерного топлива определяет таможенный орган государства – члена Союза.</p>	<p>ФТС России</p> <p>Представлено письмом от 18.01.2016 № 01-53/01412.</p>	<p>Решение о возможности учета представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.</p>
<p>Пункт 1 проекта решения</p>	<p>В формуле расчета количественных норм бункерного топлива в качестве одного из показателей используется нормативный остаток бункерного топлива, находящегося в</p>	<p>ФТС России</p>	<p>Решение о возможности учета представленного предложения и</p>

	бункерных танках, который рассчитывается в том числе исходя из количества дней после последней бункеровки на таможенной территории Евразийского экономического союза. Поскольку после последней бункеровки водное судно могло встать на ремонт либо находиться на рейде, то есть не участвовать в перевозках груза длительное время, неясно, какое количество дней необходимо использовать в расчете, а также какую бункеровку считать последней.	Представлено письмом от 18.01.2016 № 01-53/01412.	(или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.
Пункт 3 проекта решения	В пункте 3 проекта решения предусмотрена формула расчета для иностранных водных судов, прибывающих в порт, находящийся на таможенной территории Союза, «впервые», а также для водных судов, не осуществлявших бункеровку на таможенной территории Союза. Положения указанного пункта требуют уточнения формулировок «впервые» в контексте прибытия водного судна в порт, находящийся на таможенной территории Союза, а также «водное судно не осуществляло бункеровку на таможенной территории Союза».	ФТС России Представлено письмом от 18.01.2016 № 01-53/01412.	Решение о возможности учета представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.
Пункт 5 проекта решения	Из пункта 5 проекта решения следует, что капитаном судна при прибытии в порт, находящийся на таможенной территории Союза, таможенному органу государства – члена Союза представляются сведения и документы, необходимые для определения количественных норм бункерного топлива. Однако в отличие от сведений документы, необходимые для определения количественных норм бункерного топлива, проектом решения не определены.	ФТС России Представлено письмом от 18.01.2016 № 01-53/01412.	Решение о возможности учета представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.
Проект решения в целом	Положениями главы 4 специального приложения J Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур установлено, что средствам водного транспорта, отбывающим в конечный пункт назначения за рубежом, разрешается доставить на борт с освобождением от пошлин и налогов припасы в количествах, которые таможенная служба признает обоснованными, с учетом продолжительности рейса и количества таких припасов, уже имеющихся на борту. В то же время проектом решения продолжительность рейса (маршрут перевозки) при расчете количественных норм бункерного топлива не учитывается.	ФТС России Представлено письмом от 18.01.2016 № 01-53/01412.	Решение о возможности учета представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.
Проект решения в целом	Проект решения ограничивает перечень лиц, представляющих в таможенные органы документы и сведения, необходимые для определения количественных норм бункерного топлива, что противоречит положениям статей 163 и 188 ТК ТС.	ФТС России Представлено письмом от 18.01.2016 № 01-53/01412.	Решение о возможности учета представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.
Проект решения в целом	Проект решения не определяет круг субъектов, на которые распространяется проект Решения.	ФТС России Представлено письмом от 18.01.2016 № 01-53/01412.	Решение о возможности учета представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.
Проект решения в целом	Предлагается определить, что бункерным топливом, перемещаемым в качестве припасов в соответствии с главой 50 ТК ТС, являются нефтепродукты, классифицируемые в отдельных позициях и подпозициях группы 27 ЕТН ВЭД ЕАЭС, перемещаемые через таможенную границу Евразийского экономического союза водными судами, осуществляющими международную перевозку, ввозимыми на	ФТС России Представлено письмом от 18.01.2016 № 01-53/01412.	Решение о возможности учета представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.

	таможенную территорию Союза или вывозимыми за ее пределы в целях начала и (или) завершения международной перевозки грузов, пассажиров и (или) багажа.		
Проект решения в целом	<p>Предлагается в качестве основы определения количественных норм бункерного топлива рассмотреть возможность использования математической формулы: Разрешенный объем (P) = (C*Д) + А – З, при условии P ≤ О, где: «С» - среднесуточный расход топлива в сутки (на ходу); «Д» - количество суток нахождения в рейсе (согласно рейсового задания); «З» - объем количества топлива при приходе водного судна в порт Евразийского экономического союза (остаток); «А» - штормовой/аварийный запас; «О» - объем конструктивных емкостей».</p> <p>При этом при расчете количественных норм бункерного топлива необходимо учитывать фактический расход топлива и количество дней с момента последней бункеровки на таможенной территории Союза.</p> <p>Сведения и документы, необходимые для определения количественных норм бункерного топлива, предоставляются таможенному органу лицами, обладающими полномочиями в отношении бункерного топлива.</p> <p>Бункерное топливо, превышающее нормы, рассчитанные в соответствии с указанной формулой, а также, в случае установления таможенным органом факта несоблюдения водным судном маршрута перевозки, заявленного при расчете количественных норм бункерного топлива, подлежит помещению под таможенные процедуры в соответствии с таможенным законодательством Евразийского экономического союза.</p>	ФТС России Представлено письмом от 18.01.2016 № 01-53/01412.	Решение о возможности учета данного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.
Пункт 1 проекта решения	Предлагается слова «и подсубпозициях» исключить, так как в соответствии с пунктом 4 Положения о порядке применения единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза при классификации товаров, утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза от 28 января 2011 № 522, термин «позиция» применяется для обозначения товарной позиции или подсубпозиции.	ГТК Республики Беларусь Представлено письмом от 15.01.2016 № 02-2/13050.	Решение о возможности учета данного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.

Директор Департамента
таможенного законодательства
и правоприменительной практики

(директор (заместитель директора)
департамента ЕЭК)

(личная подпись)

Д.В. Некрасов
(инициалы, фамилия)

« 27 » января 2016 г.