

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об оценке регулирующего воздействия проекта решения Коллегии Евразийской экономической комиссии «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом» от 8 июля 2015 г. № 17

Рабочая группа Евразийской экономической комиссии по проведению оценки регулирующего воздействия проектов решений Евразийской экономической комиссии (далее – рабочая группа) в соответствии с пунктом 165 Регламента работы Евразийской экономической комиссии (далее соответственно – Регламент, ЕЭК), утвержденного Решением Высшего Евразийского экономического совета от 23 декабря 2014 г. № 98, рассмотрела проект решения Коллегии ЕЭК «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом» (далее – проект решения), направленный Департаментом таможенной инфраструктуры (далее – департамент-разработчик) для подготовки заключения об оценке регулирующего воздействия, и сообщает.

Проект решения направлен для подготовки заключения об оценке регулирующего воздействия впервые.

Департаментом-разработчиком проведено публичное обсуждение проекта решения и информационно-аналитической справки в период с 6 мая 2015 г. по 6 июня 2015 года.

Информация о проведении публичного обсуждения в рамках оценки регулирующего воздействия проекта решения размещена департаментом-разработчиком на официальном сайте Евразийского экономического союза (далее – Союз) в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу:

<https://docs.eaeunion.org/ru-ru/Pages/DisplayRIA.aspx?s=e1f13d1d-5914-465c-835f-2aa3762eddda&w=9260b414-defe-45cc-88a3-eb5c73238076&l=d70984cf-725d-4790-9b12-19604c34148c&EntityID=211>.

По результатам рассмотрения установлено, что при подготовке проекта решения процедуры, предусмотренные пунктами 154-161, 163 Регламента, департаментом-разработчиком **соблюдены в полном объеме**.

По результатам проведения оценки регулирующего воздействия проекта решения рабочая группа пришла к следующим выводам.

Департаментом-разработчиком неточно определена проблема, в связи с наличием которой подготовлен проект решения.

Так, департаментом-разработчиком в качестве проблемы обозначено отсутствие у таможенных органов государств – членов Союза (далее – таможенные органы) информации для возможности заблаговременного определения необходимости проведения соответствующего контроля в отношении ввозимого товара и выбора форм контроля.

Следует отметить, что в соответствии с пунктом 2 Положения о ЕЭК, являющегося приложением № 1 к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года, Комиссия осуществляет свою деятельность, в частности, **на основе принципов экономической обоснованности принимаемых решений, а также открытости, гласности и объективности.**

Вместе с тем департаментом-разработчиком не указаны какие-либо **объективные и обоснованные данные**, позволяющие однозначно определить наличие **конкретных негативных последствий** имеющейся проблемной ситуации, преодоление которой возможно исключительно посредством введения **обязательного** предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Союза воздушным транспортом, и возложения на авиаперевозчиков или иных лиц, действующих от их имени и по их поручению (далее – перевозчики), новой обязанности по представлению сведений о товарах и воздушных судах до прибытия на таможенную территорию Союза.

Кроме того, департаментом-разработчиком не приводится информация о применении сбалансированного подхода к учету интересов государств – членов Союза (далее – государства-члены) и субъектов предпринимательской деятельности при подготовке проекта решения (описаны лишь издержки и выгоды государственных органов государств-членов, но не приводится информация об издержках и выгодах бизнес-сообщества).

Учитывая изложенное, **рабочая группа рекомендует департаменту-разработчику** в информационно-аналитической справке (пункт 1) **более подробно и комплексно обосновать проблему**, на решение которой направлено введение предлагаемого регулирования.

При этом рабочая группа полагает, что ключевой проблемой, на решение которой может быть направлено введение предлагаемого регулирования, является отсутствие у таможенных органов возможности принятия предварительного решения о проведении таможенного контроля до прибытия товаров на таможенную

территорию Союза, включая принятие решения о разгрузке воздушного судна, доставившего товар на таможенную территорию Союза, а также необходимость упрощения и ускорения совершения в отношении данных товаров таможенных операций, связанных с их временным хранением, таможенным декларированием и выпуском в соответствии с заявленной таможенной процедурой.

Таким образом, при определении проблемы департамент-разработчик не учел комплексный характер и многоаспектность правовой природы предварительного информирования, в связи с чем при обосновании необходимости подготовки проекта решения им был применен ограниченный (узкий) и односторонний подход как к определению проблемы, так и к путям ее решения.

Цели разработки проекта решения департаментом-разработчиком обозначены неверно.

В качестве цели разработки проекта решения департамент-разработчик указал **определение обязательности представления предварительной информации** и ее состава, вида транспорта, на котором перемещается товар, порядка действия должностных лиц таможенных органов в случае отсутствия предварительной информации.

Вместе с тем целью регулирования не может являться установление обязательности представления предварительной информации (ее состава) в отношении конкретного вида транспорта, на котором осуществляется перемещение товаров, поскольку возложение на перевозчиков новой (дополнительной) обязанности по представлению предварительной информации является лишь инструментом регулирования, посредством которого осуществляется достижение цели, но не непосредственно целью регулирования.

Кроме того, обозначенная цель регулирования представляется неопределенной с точки зрения установления ожидаемого результата регулирования, достижения баланса интересов таможенных органов и перевозчиков, а также оказания позитивного влияния на условия ведения предпринимательской деятельности.

В этой связи представляется целесообразным взамен данной цели указать получение таможенными органами сведений о товарах, планируемых к перемещению через таможенную границу Союза, для оценки рисков и принятия предварительных решений по выбору объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля, до прибытия товаров на таможенную территорию Союза, включая принятие решений о разгрузке воздушного судна, а также создание условий для упрощения и ускорения совершения в отношении данных товаров таможенных операций.

Рабочая группа отмечает, что **проект решения может оказать негативное влияние на условия ведения предпринимательской деятельности, в случае если при его реализации не будет обеспечено** использование представленной предварительной информации для обязательного принятия таможенными органами решений по выбору объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля, до прибытия товаров на таможенную территорию Союза, включая принятие решений о разгрузке воздушного судна, а также не будут созданы условия для упрощения и ускорения совершения в отношении данных товаров таможенных операций.

В этой связи отдельные положения проекта решения нуждаются в доработке с учетом замечаний и предложений, указанных в разделе 1 приложения к настоящему заключению.

В частности, указанные замечания и предложения касаются необходимости:

- приведения перечня сведений, представляемых в рамках обязательного предварительного информирования, в соответствие с положениями Таможенного кодекса Таможенного союза;

- регламентации права перевозчика на повторное представление предварительной информации до прибытия воздушного судна в случае получения уведомления об отказе в приеме такой информации после устранения причин такого отказа;

- уточнения формулировки, касающейся применения таможенными органами мер в случае отнесения товаров к области риска;

- конкретизации поручения таможенным органам государств-членов о доработке информационных систем с учетом необходимости установления сроков обработки предварительной информации, направления уведомления о принятии предварительной информации к рассмотрению и присвоении уникального идентификационного номера перевозки, уведомления об отказе в принятии предварительной информации к рассмотрению;

- возложения на таможенные органы обязанности использовать предварительную информацию для оценки рисков и обязательности принятия предварительных решений по выбору объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля, до прибытия товаров на таможенную территорию Союза, включая принятие решений о разгрузке воздушного судна.

При этом рабочая группа также рекомендует доработать информационно-аналитическую справку с учетом замечаний и предложений, указанных в настоящем заключении и приложении к нему.

Приложение: на 12 л. в 1 экз.

Директор Департамента развития
предпринимательской деятельности,
заместитель руководителя рабочей группы

Б.Б. Бекешев

ПРИЛОЖЕНИЕ

к заключению об оценке регулирующего
воздействия проекта решения Коллегии
Евразийской экономической комиссии
«О введении обязательного предварительного
информирования о товарах, ввозимых
на таможенную территорию Евразийского
экономического союза воздушным транспортом»

1. Информация о наличии (отсутствии) в проекте решения избыточных обязанностей, ограничений и (или) запретов для субъектов предпринимательской деятельности, необоснованных расходов субъектов предпринимательской деятельности, барьеров для свободного движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы на территории Союза.

1.1. Проектом решения не регламентированы сроки представления предварительной информации.

Вместе с тем при обязательном предварительном информировании на автомобильном и железнодорожном транспорте сроки представления предварительной информации регламентированы непосредственно в решениях Комиссии, что повышает уровень транспарентности.

Справочно:

*Так, в соответствии с абзацем первым пункта 2 Решения Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 899 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом» **представление** предварительной информации в отношении ввозимых автомобильным транспортом товаров **осуществляется не менее чем за два часа до их ввоза на таможенную территорию Союза.***

*Согласно абзацу первому пункта 2 Решения Коллегии ЕЭК от 17 сентября 2013 г. № 196 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом» **представление** предварительной информации в отношении ввозимых железнодорожным транспортом товаров **осуществляется не менее чем за 2 часа до их перемещения через таможенную границу Союза.***

В этой связи рабочая группа считает необходимым предусмотреть в проекте решения конкретный срок, в течение которого перевозчиком должна быть представлена предварительная информация.

Необходимо также обратить внимание на следующее.

В соответствии с абзацем первым статьи 7 Соглашения 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) **предварительная информация должна быть направлена в таможенный орган государства – члена Союза заинтересованным лицом не менее**

чем за 2 часа до перемещения через таможенную границу Союза товаров и транспортных средств.

Таким образом, положения Соглашения исключают возможность установления сроков представления предварительной информации продолжительностью менее 2-часов до перемещения через таможенную границу Союза товаров и транспортных средств.

В то же время на практике возможны случаи, когда до фактического вылета воздушного судна из пункта вылета перевозчик не обладает всей полнотой информации о товарах, загружаемых в воздушное судно, а продолжительность международного авиационного рейса при этом может составлять менее 2-х часов.

В таких случаях перевозчик не сможет обеспечить выполнение положений абзаца первого статьи 7 Соглашения по объективным причинам и, следовательно, обязательное требование о предварительном информировании на воздушном транспорте а priori не будет соблюдаться во всех 100% случаев, что может поставить перевозчиков в заведомо невыгодное для них положение – неисполнение соответствующего требования и отнесения их товаров в область риска.

Одновременно следует отметить, что пунктом 2 статьи 11 проекта Таможенного кодекса Союза (в редакции по состоянию на 26 июня 2015 г.) предусмотрено, что при ввозе товаров на таможенную территорию Союза предварительная информация представляется не менее чем за 2 часа до прибытия товаров на таможенную территорию Союза, а при вывозе товаров с таможенной территории Союза – до убытия товаров с таможенной территории Союза, **если иные сроки не установлены Комиссией** в зависимости от вида транспорта, которым осуществляется перевозка товаров (автомобильный, воздушный, железнодорожный, морской, речной).

Таким образом, проект Таможенного кодекса Союза позволяет учитывать случаи, когда продолжительность международного авиационного рейса может составлять менее 2-х часов, и устанавливать сроки представления предварительной информации продолжительностью менее 2-х часов до перемещения через таможенную границу Союза товаров и транспортных средств.

Кроме того, следует также принять во внимание, что проект решения содержит отсылочную норму на статью 3 Соглашения, в соответствии с которой принимается данный проект решения.

Вместе с тем необходимо учитывать, что согласно проекту Таможенного кодекса Союза Соглашение прекратит свое действие с даты вступления в силу Договора о Таможенном кодексе Союза, поскольку его положения будут инкорпорированы в проект Таможенного кодекса Союза.

В этой связи после вступления в силу Договора о Таможенном кодексе Союза **рабочая группа рекомендует департаменту-разработчику обеспечить внесение**

изменений в рассматриваемое решение в части установления сроков представления предварительной информации продолжительностью менее двух часов до перемещения через таможенную границу Союза товаров и воздушных судов с учетом специфики авиационного транспорта.

1.2. Проект решения не регламентирует случаи, в которых представление предварительной информации в обязательном порядке не требуется.

Следует отметить, что статьей 3 Соглашения установлен исчерпывающий перечень случаев, при которых не требуется представление предварительной информации.

Справочно:

Так, представление предварительной информации в обязательном порядке не требуется в отношении:

товаров и транспортных средств, перемещаемых физическими лицами для личного пользования;

товаров, пересылаемых в международных почтовых отправлениях;

товаров и транспортных средств, перемещаемых отдельными категориями иностранных лиц в соответствии с главой 45 Таможенного кодекса таможенного союза;

товаров и транспортных средств, перемещаемых для ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и катастроф;

воинских грузов.

Вместе с тем указанный перечень не учитывает особенности воздушного транспорта и случаи, при которых предварительная информация а priori не может быть представлена (например, аварийная посадка воздушного судна).

В то же время пункт 8 статьи 11 проекта Таможенного кодекса Союза предусматривает, что Комиссия может определить случаи, при которых в отношении товаров и (или) лиц соответствующая информация не представляется.

Такой подход, предусмотренный проектом Таможенного кодекса Союза, позволит расширить перечень случаев, при которых не требуется представление предварительной информации, и установить изъятие при совершении аварийной посадки воздушного судна.

В этой связи после вступления в силу Договора о Таможенном кодексе Союза **рабочая группа рекомендует департаменту-разработчику обеспечить внесение изменений в рассматриваемое решение в части установления изъятия из числа случаев обязательного представления предварительной информации в ситуации, когда воздушное судно совершает аварийную посадку.**

1.3. Отдельные сведения, предусмотренные проектом решения, выходят за пределы состава и содержания сведений, установленных статьей 159 Таможенного кодекса Таможенного союза (далее – ТК ТС), в связи с чем требуется их приведение в соответствие с положениями ТК ТС.

Так, в соответствии с абзацем вторым подпункта «а» пункта 3 проекта решения перевозчик представляет **сведения** о знаках национальной принадлежности и регистрационных знаках воздушного судна, а согласно абзацу

третьему подпункта «а» пункта 3 проекта решения – **сведения** об эксплуатанте воздушного судна;

Вместе с тем формулировка «сведения о (об)», используемая в указанных положениях проекта решения, позволяет расширительно толковать соответствующие положения и требовать большего количества информации от перевозчика, что может привести к возникновению избыточных требований.

Кроме того, статьей 159 ТК ТС установлена необходимость представления конкретных сведений: «**указание** знаков национальной принадлежности и регистрационных знаков воздушного судна» и «**наименование** эксплуатанта судна», что исключает какое-либо неоднозначное, расширительное толкование.

В этой связи **рабочая группа полагает целесообразным абзацы второй и третий подпункта «а» пункта 3 проекта решения изложить в следующей редакции:**

«указание знаков национальной принадлежности и номеров регистрационных знаков воздушного судна;

наименование юридического лица или фамилия, имя и при наличии отчество физического лица, являющегося эксплуатантом воздушного судна;».

1.4. В соответствии с пунктом 5 проекта решения в случае представления предварительной информации не в полном объеме, а также при ее несоответствии структуре и формату, определенным техническими требованиями, предусмотренными статьей 6 Соглашения, лицу, представившему такую информацию, направляется электронное сообщение об отказе в принятии предварительной информации к рассмотрению (с указанием причин такого отказа). В этом случае предварительная информация считается непредставленной.

Вместе с тем следует принять во внимание, что:

- во-первых, статьей 6 Соглашения предусмотрены не конкретные технические требования, а лишь полномочия таможенных органов государств – членов Союза на разработку и публикацию для информирования заинтересованных лиц технических требований к информационным системам;

- во-вторых, из проекта решения представляется неочевидным, какие действия должен совершить перевозчик после получения сообщения об отказе в принятии предварительной информации к рассмотрению;

- в-третьих, ни пункт 5 проекта решения, ни проект решения в целом не содержат конкретных сроков, а именно:

- срок для обработки таможенными органами (информационными системами) предварительной информации;

- срок, в течение которого перевозчик может осуществить корректировку ранее направленной информации в случае получения уведомления об отказе в принятии предварительной информации;

срок, в течение которого перевозчику направляется уведомление об отказе в принятии предварительной информации;

срок, в течение которого перевозчику направляется уведомление о принятии предварительной информации и присвоении уникального идентификационного номера перевозки.

Учитывая изложенное, **рабочая группа предлагает:**

1) пункт 5 проекта решения изложить в следующей редакции:

«5. В случае представления предварительной информации не в полном объеме, а также при ее несоответствии структуре и формату, определенным **в соответствии со статьей 6 Соглашения** техническими требованиями, лицу, представившему такую информацию, направляется электронное сообщение об отказе в принятии предварительной информации к рассмотрению (с указанием причин такого отказа). В этом случае предварительная информация считается непредставленной.

После устранения причин отказа в принятии предварительной информации к рассмотрению, повторно представленной предварительной информации, поданной в установленные Соглашением сроки, присваивается уникальный идентификационный номер перевозки.».

2) пункт 9 проекта решения, предусматривающий поручение таможенным органам государств-членов, дополнить подпунктом «в» следующего содержания:

«в) предусмотреть в информационных системах таможенных органов необходимость обработки предварительной информации, направления уведомления о принятии предварительной информации к рассмотрению и присвоении уникального идентификационного номера перевозки, уведомления об отказе в принятии предварительной информации к рассмотрению, в сроки, не превышающие 15 минут с момента получения предварительной информации.».

1.5. Пунктом 7 проекта решения предусмотрено, что ввозимые товары, в отношении которых таможенному органу не представлена предварительная информация в сроки, установленные Соглашением и пунктом 6 проекта решения, относятся к области риска. Таможенные органы **принимают меры в отношении таких товаров** в соответствии с законодательством своих государств.

Следует отметить, что согласно пункту 4 статьи 128 ТК ТС Комиссия может определить область рисков, в отношении которых таможенные органы в обязательном порядке разрабатывают и применяют **меры по их минимизации.**

Кроме того, при введении обязательного предварительного информирования на железнодорожном транспорте Комиссией было предусмотрено, что меры принимаются именно по минимизации риска.

Справочно:

Согласно пункту 8 Решения Коллегии ЕЭК от 17 сентября 2013 г. № 196 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом» партия товара, в отношении которой предварительная информация не представлена таможенному органу государства-члена в объеме и сроки, определенные данным решением, относится к области риска. Таможенные органы государств-членов **принимают меры по минимизации такого риска** в соответствии с законодательством государств-членов.

Учитывая изложенное, **рабочая группа полагает целесообразным пункт 7 проекта решения изложить в следующей редакции:**

«7. Ввозимые товары, в отношении которых таможенному органу не представлена предварительная информация в сроки, установленные Соглашением и пунктом 6 настоящего Решения, относятся к области риска. Таможенные органы принимают меры **по минимизации такого риска** в отношении **данных** товаров в соответствии с законодательством своих государств.»

1.6. В соответствии с пунктом 8 проекта решения в случае если предварительная информация не может быть получена таможенным органом места прибытия по техническим причинам, таможенные операции в отношении ввозимых товаров проводятся в соответствии с международными договорами и актами, составляющими право Союза.

Поскольку формулировка «по техническим причинам» представляется неоднозначной, **рабочая группа полагает целесообразным пункт 8 проекта решения изложить в следующей редакции:**

«8. В случае если предварительная информация не может быть получена таможенным органом места прибытия **по причине неисправности информационных систем, а также в случае ее нефункционирования в связи с техническими сбоями, нарушениями в работе средств связи (телекоммуникационных сетей и сети Интернет), отключением электроэнергии**, таможенные операции в отношении ввозимых товаров проводятся в соответствии с международными договорами и актами, составляющими право Союза.»

1.7. Пунктом 9 проекта решения предусмотрено, что государственным органам государств – членов Союза, уполномоченным в сфере таможенного дела, до 1 июля 2016 г. необходимо:

- а) доработать информационные системы таможенных органов своих государств в целях получения предварительной информации;
- б) внести соответствующие изменения в технические требования, предусмотренные статьей 6 Соглашения (при необходимости).

В отношении подпункта «а» пункта 9 проекта решения следует отметить, что указанная цель доработки информационных систем существенно «заужена» и учитывает интересы исключительно таможенных органов, а также не отражает

перспективы развития обязательного предварительного информирования на воздушном транспорте.

Вместе с тем полагаем, что данная цель должна быть расширена и содержать конкретные направления и ориентиры для доработки информационных систем, например:

- обеспечение технологической совместимости информационных систем таможенных органов с системами перевозчиков в случае соблюдения ими технических условий;

- предоставление доступа должностных лиц таможенных органов к информационным системам, содержащим актуальную предварительную информацию, в режиме реального времени.

В отношении подпункта «б» пункта 9 проекта решения – статьей 6 Соглашения предусмотрены не конкретные технические требования, а лишь полномочия таможенных органов государств – членов Союза на разработку и публикацию для информирования заинтересованных лиц технических требований к информационным системам, в связи с чем слова «, предусмотренные статьей 6 Соглашения» подлежат исключению.

Одновременно необходимо отметить, что пунктом 10 статьи 11 проекта Таможенного кодекса Союза предусмотрено, что **Комиссией** в зависимости от вида транспорта, которым осуществляется перевозка товаров, **определяются** состав предварительной информации, **структура и формат** такой информации, порядок и сроки представления предварительной информации, лица, которые обязаны представлять предварительную информацию, и меры, принимаемые в случае непредставления указанной информации и (или) нарушения сроков ее представления.

В этой связи после вступления в силу Договора о Таможенном кодексе Союза **рабочая группа рекомендует департаменту-разработчику обеспечить внесение изменений в рассматриваемое решение в части установления единых структуры и формата предварительной информации, представляемой перевозчиками таможенным органам.**

1.8. По мнению департамента-разработчика, проект решения подготовлен в связи с отсутствием у таможенных органов возможности своевременного определения необходимости проведения таможенного контроля в отношении ввозимого товара, а также выбора форм такого контроля.

Следует отметить, что проект решения содержит положения, которые вводят для субъектов предпринимательской деятельности новую обязанность по предоставлению предварительной информации, неисполнение которой приводит к включению их товаров в область риска со всеми вытекающими последствиями.

В то же время проект решения не содержит каких-либо положений, свидетельствующих о выгодах и преимуществах, которые смогут извлечь перевозчики с введением обязательного предварительного информирования на воздушном транспорте, в частности, положений, которые бы позволяли однозначно определить, что предварительная информация и (или) совершаемые таможенными органами какие-либо действия будут способствовать своевременному определению необходимости проведения таможенного контроля в отношении ввозимого товара, а также выбора форм такого контроля, что в конечном итоге обеспечит ускорение совершения таможенных операций и оптимизацию проведения таможенного контроля.

Справочно:

*Согласно пункту 9 проекта Таможенного кодекса Союза **целью** представления предварительной информации **является** получение таможенными органами сведений о товарах, планируемых к перемещению через таможенную границу Союза, оценка рисков и **принятие предварительных решений по выбору объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля, до прибытия товаров на таможенную территорию Союза или их убытия с таможенной территории Союза.***

Предварительная информация используется таможенными органами для ускорения совершения таможенных операций и оптимизации проведения таможенного контроля.

Учитывая изложенное, **рабочая группа рекомендует дополнить проект решения пунктом следующего содержания:**

«Предварительная информация используется таможенными органами для принятия предварительных решений по выбору объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля, до прибытия товаров на таможенную территорию Союза, в том числе для подготовки решений о разгрузке воздушных судов.».

2. Группа (группы) лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения.

Департаментом-разработчиком в информационно-аналитической справке в качестве группы лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения, указаны уполномоченные органы исполнительной власти государств – членов Союза.

Вместе с тем **формулировка, используемая департаментом-разработчиком для описания группы лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения, не позволяет однозначно и конкретно определить круг данных лиц (уполномоченных органов), в связи с чем требуется уточнить** какие именно уполномоченные органы исполнительной власти государств – членов Союза входят в соответствующую группу лиц (исключительно таможенные органы или и другие уполномоченные органы, участвующие в проведении контроля на таможенной границе).

Следует также принять во внимание, что проект решения направлен не только на обеспечение принятия предварительного решения о проведении таможенного контроля до прибытия товаров на таможенную территорию Союза, включая принятие решения о разгрузке воздушного судна, но и **на ускорение совершения в отношении ввезенных товаров таможенных операций**, связанных с их временным хранением, таможенным декларированием и выпуском в соответствии с заявленной таможенной процедурой.

В этой связи перечень группы лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения, следует также дополнить **перевозчиками и иными заинтересованными лицами (участниками внешнеэкономической деятельности)**.

Учитывая изложенное, полагаем, что **департаментом-разработчиком указан неполный перечень групп лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения.**

3. Адресаты регулирования, в том числе субъекты предпринимательской деятельности, и воздействие, оказываемое на них регулированием.

В информационно-аналитической справке департаментом-разработчиком в качестве адресатов регулирования указаны субъекты внешнеэкономической деятельности:

- авиационные перевозчики;
- уполномоченные экономические операторы;
- таможенные представители;
- декларанты;
- иные заинтересованные лица, осуществляющие ввоз товаров на единую таможенную территорию Союза воздушным транспортом.

Вместе с тем считаем, что **департаментом-разработчиком указан неполный перечень адресатов регулирования.**

Так, в соответствии с проектом решения предварительная информация представляется непосредственно таможенным органам для целей оценки рисков. Кроме того, проектом решения также предусмотрен порядок действий таможенных органов в случае отсутствия предварительной информации.

В этой связи **перечень адресатов регулирования необходимо дополнить таможенными органами государств-членов.**

Следует также отметить, что **департаментом-разработчиком в информационно-аналитической справке не указана информация о воздействии, оказываемом регулированием на его адресатов (например, путем введения обязанности представления перевозчиками предварительной информации).**

4. Содержание устанавливаемых для адресатов регулирования ограничений (обязательных правил поведения).

Департаментом-разработчиком в информационно-аналитической справке в достаточной степени описано содержание предусматриваемых проектом решения обязательных правил поведения, которые налагаются на адресатов регулирования.

В то же время департаментом-разработчиком не указаны положения проекта решения, которые оказывают непосредственное влияние на условия ведения предпринимательской деятельности в связи с возложением на них новой обязанности по представлению предварительной информации.

В этой связи **считаем необходимым указать** в пункте 5 информационно-аналитической справки **информацию о положениях проекта решения, оказывающих непосредственное влияние на условия ведения предпринимательской деятельности.**

5. Механизм разрешения проблемы и достижения цели регулирования, предусмотренный проектом решения (описание взаимосвязи между предлагаемым регулированием и решаемой проблемой).

В пункте 6 информационно-аналитической справки департаментом-разработчиком в качестве механизма разрешения проблемы и достижения цели регулирования, предусмотренного проектом решения (описания взаимосвязи между предлагаемым регулированием и решаемой проблемой) указано, что утверждение состава сведений и возложение обязанности на перевозчика по их представлению позволит таможенным органам заблаговременно определять необходимость проведения соответствующего контроля в отношении ввозимого товара и выборе форм контроля.

Вместе с тем департаментом-разработчиком недостаточно точно определена причинно-следственная связь между принятием проекта решения и достижением цели регулирования.

Полагаем, что надлежащим описанием указанной причинно-следственной связи является указание на то, что посредством принятия проекта решения будет введена обязательность представления перевозчиками таможенным органам предварительной информации, которая позволит обеспечить принятие таможенными органами предварительного решения о проведении таможенного контроля до прибытия товаров на таможенную территорию Союза, включая принятие решения о разгрузке воздушного судна, доставившего товар на таможенную территорию Союза, а также создать условия для упрощения и ускорения совершения в отношении данных товаров таможенных операций, связанных с их временным хранением, таможенным декларированием и выпуском в соответствии с заявленной таможенной процедурой

Кроме того, департаментом-разработчиком не приведена информация о существующем регулировании в государствах – членах Союза.

В связи с этим предлагаем дополнить информационно-аналитическую справку сведениями о конкретных позитивных эффектах (например, о сокращении временных издержек) в связи с реализацией ранее принятых решений Комиссии Таможенного союза и Коллегии Комиссии о введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых автомобильным и железнодорожным транспортом

6. Сведения о рассмотренных альтернативах предлагаемому регулированию.

Департаментом-разработчиком указано, что одной из альтернатив решения проблемы является увеличение количества сотрудников таможенных органов, и окон приема (выдачи) документов. При этом также приводится обоснование неэффективности применения данной альтернативы.

В то же время, учитывая, что указанная альтернатива является лишь одним из возможных путей решения проблемы, департаментом-разработчиком не был рассмотрен полный перечень возможных вариантов решения проблемы.

Так, в информационно-аналитической справке представляется необходимым рассмотреть и такой альтернативный вариант, как сохранение действующего регулирования с оценкой возможности разрешения проблемы с течением времени без введения регулирования в рамках Союза или с введением регулирования в рамках Союза после вступления в силу Договора о Таможенном кодексе Союза.

В этой связи полагаем, что департаментом-разработчиком не приведены достаточно аргументированные доводы в пользу выбранного варианта регулирования, поскольку им не был рассмотрен все альтернативы.

7. Финансово-экономические последствия принятия проекта решения для субъектов предпринимательской деятельности.

Из пункта 10 информационно-аналитической справки не представляется возможным сделать вывод о наличии (об отсутствии) финансово-экономических последствий принятия проекта решения.

В то же время необходимо отметить, что проект решения вводит новое регулирование на территории Союза, предусматривающее дополнительную обязанность по представлению перевозчиками (субъектами предпринимательской деятельности) таможенным органам предварительной информации посредством информационного обмена данными между информационными системами.

Следует отметить, что аналогичное обязательное регулирование на территориях государств – членов Союза ранее не применялось, в связи с чем его

введение приведет к определенным финансово-экономическим издержкам субъектов предпринимательской деятельности.

В этой связи **считаем необходимым доработать пункт 10 информационно-аналитической справки, дополнив его сведениями о финансово-экономических последствиях принятия проекта решения для субъектов предпринимательской деятельности.**