

## 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, 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	Предварительный 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?	<p>Контроль количественных норм бункерного топлива, вывозимого из ТС.</p> <p>Вопрос, затрагиваемый проектом, соответствует редакции пункта 4 статьи 363 главы 50 «Особенности совершения таможенных операций в отношении припасов» ТК ТС: 4. Решением Комиссии Таможенного союза могут определяться количественные нормы припасов, к которым применяются положения настоящей главы.</p>	<p>ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот».</p> <p>Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p> <p>ТОО «OMS Shipping».</p> <p>Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	
2. Насколько цель разработки проекта решения ЕЭК (цель регулирования) соответствует сложившейся проблемной ситуации? Обоснуйте свою позицию.	<p>Проблема существует, однако данная редакция усложняется с неясностью определения <i>нормативный остаток</i>, в техническом понимании это можно проводить при испытаниях для определения каких-либо допустимых эксплуатационных коридоров. В процессе эксплуатации возникают различные ситуации, которые придется описывать таможенным органам и т.д. Предлагается заменить указанную редакцию словами «<i>фактический остаток</i>». Кроме того возникает вопрос по определению нормативного</p>	<p>ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот».</p> <p>Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	<p>В соответствии с пунктом 2 статьи 364 ТК ТС припасы подлежат таможенному декларированию без помещения под таможенные процедуры с использованием декларации на товары или транспортных (перевозочных, коммерческих или иных) документов.</p> <p>Пункт 1 статьи 183 ТК ТС</p>

	<p>остатка после последней бункеровки на территории ТС. Каким образом таможенные органы будут это проверять? Значит, возникает опять предоставление каких-то обязательных документов и т.д. и т.п. Естественно, для проведения данных процедур необходимо временные затраты, дополнительная нагрузка на экипаж.</p> <p>В пункте 2 проекта решения непонятно из каких расчетов берется 100 дней с момента последней бункеровки на территории ТС (также непонятно до, после или включительно).</p> <p>Цель совпадает с поставленным вопросом.</p>	<p>ТОО «OMS Shipping». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	<p>предусматривает, что подача таможенной декларации должна сопровождаться представлением таможенному органу документов, на основании которых она заполнена.</p> <p>По итогам публичного обсуждения проект решения доработан и термин «нормативный остаток» изменен на термин «расчетный остаток», что позволит упростить расчет количественных норм бункерного топлива, декларируемого в качестве припасов.</p> <p>Данный срок определен с учетом предложений бизнес-сообщества. Однако с учетом анализа расхода бункерного топлива различными типами водных судов срок сокращен до 30 календарных дней.</p> <p>Начало отсчета указанного срока осуществляется на основании даты декларации о судовых припасах на отход.</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,</p>	<p>Лица, чьи интересы здесь защищаются, не определены.</p> <p>Морские суда, а особенно международного плавания должны иметь на борту запас топлива, достаточный для обеспечения безопасности мореплавания (неснижаемый запас). Кроме того, считаю для портов это ограничение не выгодно, т.к. основная доходная часть портов – это судозаход и сопутствующие услуги.</p>	<p>ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот».</p> <p>Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	<p>Лица, в отношении которых будут применяться положения проекта решения, по мнению Департамента, определены достаточно точно и охватывают весь круг лиц, участвующих в процессе бункеровки водных судов: перевозчики, осуществляющие перевозку</p>

и адресатов регулирования.	Группа лиц определена достаточно точно.	ТОО «OMS Shipping». Представлено на электронную почту s.sokolov@ecommission.org.	товаров водным транспортом, компании, занимающиеся бункеровкой водных судов, судовладельцы, иные субъекты предпринимательской деятельности.
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 Союза (в том числе по сравнению с регулированием, действующим в государстве – члене Евразийского экономического союза)? По возможности приведите примеры таких последствий.	Подтверждения расчетов нормативного остатка, дополнительные какие-то неопределенные документы, время на эти процедуры, препон (барьер) для плавания судов во внутренних и территориальных водах (п.3 проекта решения.).	ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот». Представлено на электронную почту s.sokolov@ecommission.org.	Термин «нормативный остаток» изменен на термин «расчетный остаток». При этом непосредственный расчет данного показателя максимально упрощен. Основным документом, на основании которого возможно будет осуществить расчет, станет машинный журнал водного судна. В настоящее время, при декларировании припасов в целях обоснования количественных и качественных характеристик необходимого топлива представляется заявка капитана и экономическое обоснование (технологический расчет потребности судна в бункерном топливе). В данных документах, отражаются сведения о судне, необходимые для расчета обоснованного количества бункерного топлива, основными из которых являются: 1) краткие сведения о маршруте международной перевозки с указанием портов захода, количество суток в пути

	<p>1. Формулировка количественной нормы как разницы между конструктивным объемом бункерных танков и нормативным остатком бункерного топлива абзаца первого пункта 1 проекта решения не обеспечивает идентификацию контрабанды бункерного топлива.</p>	<p>ТОО «OMS Shipping». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	<p>следования; 2) расход топлива в различных режимах работы силовых установок судна (по видам топлива); 3) объем бункерных танков, с разделением по видам топлива (возможно предоставление схем расположения данных танков). Непонятно, в чем заключается «препон (барьер)» в пункте 3 проекта решения для плавания судов во внутренних и территориальных водах, так как данный пункт говорит лишь о том, что количественные нормы применяются независимо от того, совершались или нет грузовые операции. Также следует отметить, что проект решения касается только тех водных судов, которые осуществляют перевозки за пределы таможенной территории Союза.</p> <p>1. Данная формулировка не направлена на идентификацию контрабанды. В пункте 1 проекта решения описывается методика определения допустимого количества бункерного топлива, которое может быть задекларировано в качестве припасов, при этом максимальный объем бункерного топлива, возможный к вывозу, будет ограничен конструктивной вместимостью бункерных танков. При этом отмечаем, что порядок расчета допустимых</p>
--	---	--	--

	<p>2. Отсутствие возможности такого мониторинга легко выявить на основе анализа вариантов:  - судно из порта страны ТС перед заходом в следующий порт страны ТС заходит в порт третьей страны;  - судно производит разгрузку/бункерование топлива в нейтральных водах.</p> <p>3. Не ясно, как оперировать количественной нормой в случае бункерования судна топливом в порту третьей страны перед прибытием в порт ТС?  - по абзацу второму пункта 1 проекта решения редакцию абзаца невозможно применить если судно после последней бункеровки на таможенной территории ТС бункеровалось топливом в порту страны – не члена ТС.</p> <p>4. Не ясен смысл термина «впервые» пункта 2</p>		<p>количественных норм бункерного топлива, которое может быть задекларировано в качестве припасов, упрощен и доработан с учетом результатов публичного обсуждения. В результате доработки проекта решения не предполагается ухудшения условий ведения предпринимательской деятельности.</p> <p>2. Информация о судозаходах отражается в судовом журнале. В указанном документе также будут отражаться сведения о разгрузке/бункеровке топлива в нейтральных водах.</p> <p>3. Абзац второй пункта 1 проекта решения предусматривал определение нормативного остатка бункерного топлива. При этом если осуществлялась длительная перевозка, в том числе сопровождающаяся бункеровкой судна за пределами таможенной территории Союза, то сведения о такой бункеровке учитываться не будут. Вместе с тем, методика расчета количественных норм бункерного топлива доработана и упрощена, при этом термин «нормативный остаток» в доработанной редакции проекта решения не используется.</p> <p>4. С учетом анализа</p>
--	---	--	--

	<p>проекта решения – означает ли этот термин событие прибытия судна с таможенной территории страны – не члена ТС?</p> <p>5. Не ясна основа формулировки «в случае, если судно не осуществляло бункеровку на таможенной территории Союза в течение 100 дней с момента последней бункеровки» и ее связь с изменением формулировки количественной нормы бункерного топлива. Теперь норма – это разница между объемами танков и остатком топлива на борту.</p> <p>6. Что стало в пункте 2 проекта решения причиной смены формулировки нормы?</p> <p>7. Из текста пункта 2 проекта решения не ясно, относится ли изменение формулировки нормы к событию, когда судно не заправлялось на</p>		<p>правоприменительной практики и возможных последствий использования данного термина проект решения доработан и слово «впервые» исключено.</p> <p>5. Срок сокращен до 30 календарных дней. Таким образом, если бункеровка на таможенной территории Союза осуществлялась более чем 30 календарных дней назад, то допустимый объем бункерного топлива, которое может быть задекларировано в качестве припасов, будет определяться на основе заявки капитана и свободной вместимости бункерных танков. Если бункеровка на таможенной территории Союза осуществлялась менее чем 30 календарных дней назад, то допустимый объем бункерного топлива, которое может быть задекларировано в качестве припасов, будет определяться исходя из заявки капитана и не будет превышать разницу между вместимостью бункерных танков водного судна, предназначенных для припасов, и расчетным остатком бункерного топлива на приходе водного судна.</p> <p>6. Не ясно, что понимается под «причиной смены формулировки нормы в пункте 2 проекта решения».</p> <p>7. Редакция проекта решения доработана с учетом результатов публичного</p>
--	--	--	--

	<p>таможенной территории ТС в течение 100 дней, но при этом выходила на территории стран – не членом ТС, и возможно, там бункеровалось топливом.</p> <p>8. Формулировка пункта 4 проекта решения «Сведения и документы, необходимые для определения количественных норм» ввиду своей неопределенности создает риск коррупции – таможенник может установить свои требования, <i>особенно учитывая несовершенство нормативов</i>, и затягивать таможенную процедуру.</p> <p>9. Таким образом, введение проекта решения не обеспечит качественное и эффективное выявление и мониторинг контрабанды топлива и будет способствовать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- росту риска коррупции;</li> <li>- росту экологических рисков, связанных со сбросом излишков бункерного топлива на нейтральной территории.</li> </ul>	<p>обсуждения и положения проекта решения не затрагивают ситуацию, когда судно в течение 100 календарных дней после бункеровки на таможенной территории Союза бункеровалось на территории иностранных государств. Указанная ситуация не учитывается при расчете количества бункерного топлива, которое допускается задекларировать в качестве припасов на территории Союза. Кроме того следует обратить внимание, что с учетом анализа расхода бункерного топлива различными видами водных судов срок сокращен до 30 календарных дней.</p> <p>8. По итогам доработки в проекте решения определен закрытый перечень сведений, необходимый для расчета количественных норм бункерного топлива, которое допускается задекларировать в качестве припасов.</p> <p>9. Таможенный орган имеет право запросить документы, а перевозчик (декларант) должен представить документы на основании положений подпункта 2 пункта 1 статьи 159, пункта 1 статьи 183, пункта 2 статьи 364 ТК ТС. Таким образом, полагаем, предположение об увеличении риска коррупции является необоснованным. Кроме того, непонятно</p>
--	---	---

	<p>10. Также не понятно, как соотносятся требования проекта решения с темой морской бункеровки вне порта, являющейся, как известно, существенной частью международной бункеровочной деятельности.</p> <p>11. Из абзаца второго пункта 1 проекта решения не ясно, является ли бункерование топливом в нейтральных водах бункерующим судном, принадлежащим ТС и незаходящим на таможенную территорию ТС, бункеровкой на таможенной территории ТС.</p> <p>12. Не известен мировой прецедент, когда припас бункерного топлива рассчитывали бы по нормативам расходования топлива, учитывая ощутимые расхождения в учете бункерного топлива между нормативным и реальным расходованием топлива. При условии, что предложение Проекта связано с вопросом контрабанды бункерного топлива, то какова статистика данного вопроса и связь ее с водоизмещением флота?</p>	<p>обоснование увеличения рисков и мотивы для сброса «излишков» бункерного топлива.</p> <p>10. Положения проекта решения охватывают случаи бункеровки водных судов на рейде. Если бункеровка будет осуществляться в нейтральных водах, то данная ситуация не будет являться предметом регулирования данного проекта решения.</p> <p>11. Если бункеровка будет осуществляться в нейтральных водах, то такое топливо необходимо помещать под таможенную процедуру экспорта и не рассматривать как припасы.</p> <p>12. Данный прецедент предполагается закрепить в проекте решения. При этом отмечается, что проектом решения не будет ограничиваться объем бункерного топлива, которое может быть загружено на водное судно. Статистическая информация по выявленным фактам «контрабанды» при бункеровке водных судов топливом отсутствует. Проект решения не связан с вопросом «контрабанды», а направлен на создание определенности при таможенном декларировании бункерного топлива в качестве припасов. При этом после доработки</p>
--	--	--

			проект решения предполагает осуществлять расчет на основании сведений о фактическом расходе бункерного топлива водным судном за период после последней бункеровки на таможенной территории Союза.
<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)?</p> <p>Оцените, существуют ли иные варианты достижения целей регулирования.</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>Проект решения усложняет ведение предпринимательской деятельности.</p> <p>Иные варианты предложены в ответах на вопросы опросного листа.</p> <p>Нет, предусмотренный проектом решения ЕЭК вариант решения не решает вопрос мониторинга бункерного топлива.</p> <p>Редакции пунктов 1, 2 и 4 проекта решения позволяют таможенным службам по-своему трактовать их содержание.</p>	<p>ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот».</p> <p>Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p> <p>ТОО «OMS Shipping».</p> <p>Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	<p>Положения проекта решения лишь определяют допустимое количество бункерного топлива, которое может быть задекларировано в качестве припасов. Документы, подтверждающие запрашиваемый объем бункерного топлива, а также порядок декларирования не изменились. Полагаем, что утверждение об усложнении ведения предпринимательской деятельности не обоснованно.</p> <p>Непонятно, что подразумевается под утверждением о предоставлении таможенным службам возможности по-своему трактовать положения проекта решения.</p> <p>При этом информация о вариантах трактования положений проекта решения, которые возможны, по мнению инициатора данного утверждения, отсутствует. Считаем возможным обратить внимание, что на практике таможенные органы государств – членов Союза уже в качестве эксперимента осуществляют таможенный контроль за количеством бункерного топлива, вывозимого за</p>

			пределы таможенной территории Союза в качестве припасов.
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>Слова и определение: <i>нормативный остаток</i>; в пункте 2 проекта решения слова: <i>в течение 100 календарных дней</i>;</p> <p>пункт 3 проекта решения необходимо исключить.</p> <p>Пункты 1,2 и 4 проекта решения создают риск коррупции вследствие существования условий для затягивания таможенной процедуры, чем создают барьеры для свободного движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы на территории Евразийского экономического союза</p>	<p>ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот».</p> <p>Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p> <p>ТОО «OMS Shipping».</p> <p>Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	<p>Положения проекта решения не касаются свободного обращения товаров, услуг, рабочей силы на таможенной территории Союза. Положения проекта решения касаются случаев, когда товары (бункерное топливо) вывозятся с таможенной территории Союза.</p> <p>Понятие «нормативный остаток» исключено из проекта решения и используется понятие «расчетный остаток».</p> <p>С учетом анализа расхода бункерного топлива различными видами водных судов срок сокращен до 30 календарных дней. Полагаем, что не представлены обоснования утверждения о риске коррупции вследствие осуществления условий для затягивания таможенных операций.</p>
7. Обеспечивает ли механизм решения проблемы, предложенный в проекте решения ЕЭК, достижение цели регулирования?	<p>Нет.</p> <p>Нет, не обеспечивает.</p>	<p>ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот».</p> <p>Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p> <p>ТОО «OMS Shipping».</p> <p>Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	
8. Необходим ли переходный период для вступления в силу проекта решения ЕЭК или его отдельных положений для адаптации субъектов	Проект решения требует доработки.	ТОО «Национальная морская судоходная компания	Проект решения может требовать доработки только после достаточно

<p>предпринимательской деятельности к его (их) введению в действие? Если да, то какой переходный период необходим и почему?</p>	<p>Проект отклонить.</p>	<p>«Казмортрансфлот». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.  ТОО «OMS Shipping». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	<p>продолжительной правоприменительной практики. Это связано с тем, что на данный момент выявить технические недоработки во взаимодействии всех участников ВЭД не представляется возможным ввиду отсутствия практики.</p>
<p>9. Имеются ли у Вас иные предложения (замечания) к проекту решения ЕЭК? Если имеются, изложите их, пожалуйста, с соответствующим обоснованием.</p>	<p>Иные варианты предложены в ответах на вопросы опросного листа.</p> <p>1. В пункте 1 проекта решения определение количественной нормы изменить на редакцию определения нормы из пункта 2 – «как разница между конструктивным объемом бункерных танков и количества топлива на борту водного судна на момент его прибытия в порт, находящийся на таможенной территории ТС». В редакции пункта 1 судно пересекает таможенную границу.</p> <p>2. Абзац второй пункта 1 проекта решения исключить вследствие неопределённости его ценности и бесполезности механизма.</p> <p>3. Пункт 2 проекта решения исключить вследствие неопределённости его ценности и бесполезности механизма.</p> <p>4. Пункт 4 проекта решения исключить вследствие неопределённости его ценности, бесполезности механизма и создания условия для коррупции.</p>	<p>ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.  ТОО «OMS Shipping». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	<p>1. По мнению Департамента целесообразно, заменив слова «в порт, находящийся на таможенной территории Союза» на «на таможенную территорию Союза», так как бункеровка может осуществляться не в порту.</p> <p>2. Проект решения доработан с учетом результатов публичного обсуждения. Данное предложение также максимально учтено.</p> <p>3. Проект решения доработан с учетом результатов публичного обсуждения. Данное предложение также максимально учтено.</p> <p>4. Редакция данного пункта доработана: исключена обязанность капитана представлять документы</p>

	<p>5. Рассмотреть вопрос о применении проекта решения после переработки к судам с валовой вместимостью 500 рег. тн и выше, т.е. конвенционным судам.</p> <p>6. Проект отклонить в целом и переработать с учетом приведенных замечаний и предложений.</p>		<p>таможенным органам для таможенного декларирования бункерного топлива в качестве припасов. Вместе с тем, определен перечень сведений, который необходимо представить таможенным органам при таможенном декларировании припасов.</p> <p>5. С учетом того, что бункерное топливо требуется водным судам всех категорий, не усматривается необходимость ограничения категорий судов, на которые будут распространяться положения проекта решения.</p> <p>6. Не усматривается необходимость отклонения проекта решения в целом. Проект решения доработан с учетом поступивших предложений, однако внесенные изменения не повлекли ухудшение условий ведения предпринимательской деятельности и принципиально не изменили заложенных в нем изначально подходов.</p>
10. Иные вопросы, включенные в опросный лист департаментом-разработчиком:	препон (барьер) для плавания судов во внутренних и территориальных водах (п.3 проекта решения).	ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.	Не усматривается препон (барьер) для плавания судов во внутренних и территориальных водах.
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).	Проект решения не обоснован.	ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот». Представлено на электронную почту	

	Нет.	s.sokolov@eecommission.org. ТОО «OMS Shipping». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.	
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.	Порты, судовладельцы, фрахтователи, отправители, получатели (в т.ч. транзит) грузов и т.п.	ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.	
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.). 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)?	-		
14. В отношении положений, указанных Вами в пункте 13 опросного листа, пожалуйста, выберите следующее: указанное положение противоречит целям регулирования или существующей проблеме либо не способствует достижению целей регулирования; имеет характер технической ошибки, создает правовую неопределенность или содержит смысловое (логическое) противоречие; приводит к избыточным действиям или, наоборот, необоснованно ограничивает действия субъектов предпринимательской деятельности; создает существенные риски для ведения предпринимательской деятельности; способствует возникновению необоснованных прав	Указанное положение противоречит целям регулирования или существующей проблеме либо не способствует достижению целей регулирования; имеет характер технической ошибки, создает правовую неопределенность или содержит смысловое (логическое) противоречие; приводит к избыточным действиям или, наоборот, необоснованно ограничивает действия субъектов 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;	ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.  ТОО «OMS Shipping». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.	

<p>органов власти или их должностных лиц либо допускает возможность избирательного применения правовых норм по их усмотрению;</p> <p>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);</p> <p>способствует необоснованному изменению экономической ситуации в какой-либо отрасли или нескольких связанных отраслях;</p> <p>не соответствует обычаям делового оборота, сложившимся в отрасли, либо существующим международным практикам регулирования ведения бизнеса.</p>	<p>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);</p> <p>способствует необоснованному изменению экономической ситуации в какой-либо отрасли или нескольких связанных отраслях;</p> <p>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>	<p>Содержание направленного предложения</p>		<p>Информация о лице, направившем предложение, а также способе направления предложения</p>	
<p>5</p>	<p>6</p>	<p>7</p>		
<p>Проект решения в целом</p>	<p>По всему тексту слово «нормативный» заменить на «фактический»</p>	<p>ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.</p>	<p>В ходе доработки проекта решения термин «нормативный остаток» изменен на термин «расчетный остаток».</p>	
<p>Абзац первый пункта 1 проекта решения</p>	<p>Необходимо представить пояснения, каким образом будет определяться конструктивный объем технологических конструктивных емкостей водного судна.</p>	<p>Комитет государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан Представлено письмом</p>	<p>«Конструктивный объем» по тексту проекта решения изменен на термин «вместимость». Вместимость бункерных танков</p>	

		от 06.06.2016 № КГД-10-1-27744-КГД-13858.	<p>будет определяться на основе судовых документов, находящихся на каждом судне. К таким документам относятся:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- документ об остойчивости судна (Stability information booklet или Sertificate of stability). Раздел Tank capacities, arrangment of tanks содержит схему расположения всех бункерных танков на судне с детализацией об их вместимости;</li> <li>- заявка капитана.</li> </ul> <p>В случае категории судов, отличных от морских (например, тип река или река-море), возможны случаи невозможности представления одного из вышеуказанных документов вследствие отсутствия международных законодательных норм для его оформления. В таком случае, в целях определения характеристик емкостей, необходимо дополнительно рассматривать иные судовые документы, аналогичные вышеуказанным, которые присутствуют на судне в обязательном порядке (например, национальные регистровые документы и/или прочие судовые документы (акты, журналы учета (нефтяных операций и т.д.), информация об остойчивости судна, в т.ч. произведенные посредством штатного программного обеспечения (например, «draft master», «DNV» и т.д.), а также расположенных на постах</p>
--	--	---	---

			управления судном (например, ходовая рубка) автоматизированных систем расчета, учета и распределения топливной системы и прочих) и оформляемые в соответствии с национальным законодательством страны регистрации судна, которые позволяют идентифицировать количественные показатели судовых танков.
Абзац второй пункта 1 проекта решения	Необходимо представить пояснения, каким образом будет определяться количество дней после последней бункеровки на таможенной территории Евразийского экономического союза	Комитет государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан Представлено письмом от 06.06.2016 № КГД-10-1-27744-КГД-13858.	Количество дней может быть подтверждено путем анализа записей в судовом журнале. Либо таможенный орган может найти в архиве «ship store declaration» на предыдущий отход судна.
Абзац второй пункта 1 проекта решения	Исключить абзац 2 пункта 1 проекта решения	ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот». Представлено на электронную почту s.sokolov@ecommission.org.	Проект решения доработан, изменена нумерация и структура, однако сохранены подходы расчета количественных норм бункерного топлива для прощения соответствующего расчета.
Пункт 2 проекта решения	Необходимо представить обоснование целесообразности определения срока «100 календарных дней с момента последней бункеровки на таможенной территории Союза»	Комитет государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан Представлено письмом от 06.06.2016 № КГД-10-1-27744-КГД-13858.	С учетом анализа расхода бункерного топлива различными видами водных судов срок сокращен до 30 календарных дней.
Пункт 2 проекта решения	Слова «в течении 100 календарных дней» заменить на «до 30 календарных дней»	ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот». Представлено на электронную почту s.sokolov@ecommission.org.	Учтено. С учетом анализа расхода бункерного топлива различными видами водных судов срок сокращен до 30 календарных дней.
Пункт 3 проекта решения	Необходимо пояснить о каких грузовых операциях на таможенной территории Евразийского экономического союза идет речь.	Комитет государственных доходов Министерства финансов Республики	Термин «грузовые операции» является термином из сферы транспортного

		Казахстан Представлено письмом от 06.06.2016 № КГД-10-1-27744-КГД-13858.	законодательства. При этом под грузовыми операциями понимаются любые операции, совершаемых в портах (например, загрузка/выгрузка товаров на/с водного судна).
Пункт 3 проекта решения	Исключить пункт 3 проекта решения	ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.	Не учтено. Данный пункт предусматривает, что количественные нормы бункерного топлива будут применяться к водным судам независимо от того, будут ли водными судами совершаться какие-либо грузовые операции или нет (заход только для бункеровки).
Пункты 1 и 2 проекта решения	Предлагается использовать в пунктах 1 и 2 проекта решения единую формулировку, обеспечивающую однозначное толкование и учитывающую, что бункеровка водного судна может осуществляться как в пределах акватории морского порта, так и за ее пределами.	Департамент развития предпринимательской деятельности ЕЭК. Представлено служебной запиской от 17.05.2016 № 10-5160/Э.	Учтено. В пункте 2 проекта решения слова «в порт, находящийся на таможенной территории» заменить словами «на таможенную территорию».
Пункт 4 проекта решения	Необходимо пояснить, какие документы будут предоставляться таможенному органу государства – члена Союза для определения количественных норм бункерного топлива.	Комитет государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан Представлено письмом от 06.06.2016 № КГД-10-1-27744-КГД-13858.	Термин «конструктивный объем» заменен на термин «вместимость». Вместимость бункерных танков будет определяться на основе судовых документов, находящихся на каждом судне. К таким документам относятся: - документ об устойчивости судна (Stability information booklet или Sertificate of stability). Раздел Tank capacities, arrangment of tanks содержит схему расположения всех танков на судне с детализацией об их вместимости; - заявка капитана. В случае категории судов, отличных от морских (например, тип река или река-море), возможны случаи

			<p>невозможности представления одного из вышеуказанных документов вследствие отсутствия международных законодательных норм для его оформления. В таком случае, в целях определения характеристик емкостей, необходимо дополнительно рассматривать иные судовые документы, аналогичные вышеуказанным, которые присутствуют на судне в обязательном порядке (например, национальные регистровые документы и/или прочие судовые документы (акты, журналы учета (нефтяных операций и т.д.), каргопланы, документы по расчету остойчивости судна, в т.ч. произведенные посредством штатного программного обеспечения (например, «draft master», «DNV» и т.д.), а также расположенных на постах управления судном (например, ходовая рубка) автоматизированных систем расчета, учета и распределения топливной системы и прочих) и оформляемые в соответствии с национальным законодательством страны регистрации судна, которые позволяют идентифицировать количественные показатели бункерных танков.</p>
Пункт 4 проекта решения	Принимая во внимание положения подпункта 2 пункта 1 статьи 159, пункта 1 статьи 183, пункта 2 статьи 364 ТК ТС, считаем, что положения пункта 4 проекта решения требуют дополнительного обсуждения в части целесообразности их включения в проект решения.	Департамент развития предпринимательской деятельности ЕЭК. Представлено служебной запиской от 17.05.2016	Целесообразно учесть данное предложение, дополнительно его проработав. Положениями ТК ТС нет однозначной регламентации

		№ 10-5160/Э	<p>какое лицо может выступать декларантом припасов. Кроме того, таможенные операции в отношении припасов могут совершаться не только в местах прибытия (как предлагается в проекте решения), но и в местах начала международной перевозки либо местах убытия (пункт 1 статьи 364).</p> <p>В проекте решения исключена обязанность капитана водного судна представлять в таможенные органы документы и сведения, необходимые для таможенного декларирования припасов. Кроме того, в пункте 4 проекта решения сохранен перечень сведений, необходимых для представления в таможенные органы для определения количественных норм бункерного топлива, которое может быть задекларировано в качестве припасов.</p>
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 письмами от 15.01.2016 № 02-2/13050 и от 20.05.2016 № 02-4/5105.	Учтено в проекте решения.

Директор  
Департамента таможенного законодательства  
и правоприменительной практики  
\_\_\_\_\_  
(директор (заместитель директора) департамента  
ЕЭК)

\_\_\_\_\_  
(личная подпись)

Д.В. Некрасов  
\_\_\_\_\_  
(инициалы,  
фамилия)

«\_\_» \_\_\_\_\_ 2016 г.