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 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?	Контроль количественных норм бункерного топлива, вывозимого из ТС. 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.	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.	
2. Насколько цель разработки проекта решения ЕЭК (цель регулирования) соответствует сложившейся проблемной ситуации? Обоснуйте свою позицию.	Проблема существует, однако данная редакция усложняется с неясностью определения *нормативный остаток*, 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	ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.	

	словами «*фактический остаток»*. Кроме того возникает вопрос по определению нормативного 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. 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). Цель совпадает с поставленным вопросом	ТОО «OMS Shipping». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.	
3. Насколько точно департаментом-разработчиком определена группа лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения ЕЭК, а также адресаты регулирования, интересы которых будут затронуты предлагаемым регулированием, в том числе субъекты предпринимательской деятельности? При необходимости укажите недостающих лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения, и адресатов регулирования.	Лица, чьи интересы здесь защищаются, не определённы. 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. Группа лиц определена достаточно точно.	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.	
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.	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.). 1. Формулировка количественной нормы как разницы между конструктивным объемом бункерных танков и нормативным остатком бункерного топлива абзаца первого пункта 1	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.	

	проекта решения не обеспечивает идентификацию контрабанды бункерного топлива. 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. 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. 4. Не ясен смысл термина «впервые» пункта 2 проекта решения – означает ли этот термин событие прибытия судна с таможенной территории страны – не члена ТС? 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. 6. Что стало в пункте 2 проекта решения причиной смены формулировки нормы? 7. Из текста пункта 2 проекта решения не ясно, относится ли изменение формулировки нормы к событию, когда судно не заправлялось на таможенной территории ТС в течение 100 дней, но при этом выходила на территории стран – не членов ТС, и возможно, там бункеровалось топливом. 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,		

	особенно учитывая несовершенство нормативов, и затягивать таможенную процедуру. 9. Таким образом, введение проекта решения не обеспечит качественное и эффективное выявление и мониторинг контрабанды топлива и будет способствовать: - росту риска коррупции; - росту экологических рисков, связанных со сбросом излишков бункерного топлива на нейтральной территории. 10. Также не понятно, как соотносятся требования проекта решения с темой морской бункеровки вне порта, являющейся, как известно, существенной частью международной бункеровочной деятельности. 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. 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?		
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	Проект решения усложняет ведение предпринимательской деятельности. Иные варианты предложены в ответах на вопросы опросного листа. Нет, предусмотренный проектом решения ЕЭК вариант решения не решает вопрос мониторинга бункерного топлива. Редакции пунктов 1, 2 и 4 проекта решения позволяют таможенным службам по-своему	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.	

деятельности.	трактовать их содержание.		
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?	Слова и определение: *нормативный остаток;* в пункте 2 проекта решения слова: *в течении 100 календарных дней;* пункт 3 проекта решения необходимо исключить. 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	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.	
7. Обеспечивает ли механизм решения проблемы, предложенный в проекте решения ЕЭК, достижение цели регулирования?	Нет. Нет, не обеспечивает.	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.	
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?	Проект решения требует доработки. Проект отклонить.	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.	
9. Имеются ли у Вас иные предложения (замечания) к проекту решения ЕЭК? Если имеются, изложите их, пожалуйста, с соответствующим обоснованием.	Иные варианты предложены в ответах на вопросы опросного листа.	ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот». Представлено на	Решение о возможности учета представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.

	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. 2. Абзац второй пункта 1 проекта решения исключить вследствие неопределённости его ценности и бесполезности механизма. 3. Пункт 2 проекта решения исключить вследствие неопределённости его ценности и бесполезности механизма. 4. Пункт 4 проекта решения исключить вследствие неопределённости его ценности, бесполезности механизма и создания условия для коррупции. 5. Рассмотреть вопрос о применении проекта решения после переработки к судам с валовой вместимостью 500 рег. тн и выше, т.е. конвенционным судам. 6. Проект отклонить в целом и переработать с учетом приведенных замечаний и предложений.	электронную почту s.sokolov@eecommission.org. ТОО «OMS Shipping». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.	
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.	
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. Нет.	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.	
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 органов власти или их должностных лиц либо допускает возможность избирательного применения правовых норм по их усмотрению; приводит к невозможности совершения субъектами	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; приводит к невозможности совершения субъектами предпринимательской деятельности действий по выполнению обязательных требований проекта решения ЕЭК (например, в связи с отсутствием	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.	

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.	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.		
Иные предложения к проекту решения ЕЭК и (или) информационно-аналитической справке (указывается структурный элемент – раздел, пункт, подпункт, абзац и др.).	Содержание направленного предложения	Информация о лице, направившем предложение, а также способе направления предложения	
5	6	7	
Проект решения в целом	По всему тексту слово «нормативный» заменить на «фактический»	ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.	Решение о возможности учета представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.
Абзац 2 пункта 1 проекта решения	Исключить абзац 2 пункта 1 проекта решения	ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.	Решение о возможности учета представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.
Пункт 2 проекта решения	Слова «в течении 100 календарных дней» заменить на «до 30 календарных дней»	ТОО «Национальная морская судоходная	Решение о возможности учета представленного предложения

		компания «Казмортрансфлот». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.	и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.
Пункт 3 проекта решения	Исключить пункт 3 проекта решения	ТОО «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот». Представлено на электронную почту s.sokolov@eecommission.org.	Решение о возможности учета представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.
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	Решение о возможности учета представленного предложения и (или) о его отклонении будет принято после дополнительной проработки.
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 № 10-5160/Э	Решение о возможности учета представленного 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 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)

« 6 » июня 2016 г.