

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об оценке регулирующего воздействия проекта решения Коллегии Евразийской экономической комиссии «Об определении относимых к нештатным ситуациям случаев, возникших в пути следования (перевозки) по территориям государств – членов Евразийского экономического союза» от 7 августа 2023 г. № 481

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 «Об определении относимых к нештатным ситуациям случаев, возникших в пути следования (перевозки) по территориям государств – членов Евразийского экономического союза» (далее – проект решения), направленный Департаментом таможенного законодательства и правоприменительной практики (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 27 июня по 27 июля 2023 года.

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

https://docs.eaeunion.org/ria/ru-ru/0106047/ria_27062023.

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.

Проблема, в связи с наличием которой подготовлен проект решения, департаментом-разработчиком определена точно.

Проект решения подготовлен в связи с необходимостью определения в соответствии с пунктом 1 статьи 11 Соглашения о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок от 19 апреля 2022 года (далее – Соглашение) случаев, возникших в пути следования (перевозки) по территориям государств – членов Евразийского экономического союза, относимых к нештатным ситуациям.

Цель регулирования департаментом-разработчиком обозначена верно.

Департаментом-разработчиком отмечено, что целью принятия проекта решения является определение для государств – членов Союза единого перечня относимых к нештатным ситуациям случаев, возникших в пути следования (перевозки) по территориям государств – членов Союза, что предусмотрено пунктом 1 статьи 11 Соглашения.

По результатам рассмотрения проекта решения рабочая группа пришла к выводу о том, что **в целях минимизации рисков негативного влияния на условия ведения предпринимательской деятельности проект решения нуждается в доработке** с учетом замечаний и предложений, указанных в разделе 1 приложения к настоящему заключению.

В частности, указанные замечания и предложения касаются необходимости:

- уточнения в подпункте «б» пункта 1 проекта решения Коллегии Комиссии формулировки термина «целостность корпуса электронного блока», носящей оценочный характер;

- рассмотрения при подготовке проекта решения Коллегии ЕЭК «О порядке совершения таможенных операций, связанных с установлением, изменением и соблюдением маршрута перевозки товаров, установленного в отношении товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита», компетенция Комиссии на принятие которого предусмотрена пунктом 7 статьи 344 Таможенного кодекса Союза, вопроса об указании в нем нормы о том, что в случае отслеживания перевозки с использованием навигационных пломб маршрут следования не устанавливается, либо установления исчерпывающего перечня оснований установления маршрута следования в данном случае;

- установления в подпункте «в» пункта 1 проекта решения Коллегии Комиссии предельного (минимального) расстояния отклонения от маршрута перевозки, которое может быть сокращено (изменено) контролирующим органом для рассмотрения в качестве нештатной ситуации;

- корректировки формулировки подпункта «е» пункта 1 проекта решения Коллегии Комиссии в части установления пределов возможного сокращения контролирующим органом продолжительности периодов информационного взаимодействия между навигационной пломбой и национальным оператором.

Одновременно департаменту-разработчику рекомендуется доработать информационно-аналитическую справку с учетом предложения, указанного в приложении к настоящему заключению.

Приложение: на 5 л. в 1 экз.

Член Коллегии (Министр)
по экономике и финансовой политике,
руководитель рабочей группы

Б.А. Сагинтаев

ПРИЛОЖЕНИЕ

к заключению об оценке регулирующего воздействия
проекта решения Коллегии Евразийской
экономической комиссии «Об определении
относимых к нештатным ситуациям случаев,
возникших в пути следования (перевозки)
по территориям государств – членов
Евразийского экономического союза»

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. Согласно подпункту «б» пункта 1 проекта решения к нештатным ситуациям, возникшим в пути следования (перевозки) по территориям государств – членов Союза, относится случай **нарушения целостности корпуса электронного блока** навигационной пломбы (определяется на основе данных, передаваемых навигационной пломбой либо при визуальном осмотре навигационной пломбы).

Вместе с тем Соглашением (в частности, статьей 1) предусмотрена только система контроля целостности элемента пломбирования навигационной пломбы, но не предусмотрена система контроля целостности корпуса электронного блока навигационной пломбы.

В свою очередь, в соответствии с проектом требований к навигационным пломбам, применяемым для отслеживания перевозок по территориям двух и более государств – членов Союза, навигационная пломба состоит из:

- сменного многоцветного элемента пломбирования, исключающего возможность несанкционированного снятия навигационной пломбы **без нарушения целостности ее конструкции;**

- электронного блока многоцветного применения.

Таким образом, проектом требований к навигационным пломбам термин «целостность» применяется относительно конструкции навигационной пломбы и также не используется в отношении электронного блока.

В этой связи вопрос об администрировании указанной нормы требует дополнительной проработки, кроме того, термин «целостность корпуса электронного блока» представляется носящим оценочный характер и нуждается в уточнении.

2. Согласно подпункту «в» пункта 1 проекта решения:

- к нештатным ситуациям, возникшим в пути следования (перевозки) по территориям государств – членов Союза, относится случай отклонения перевозки, осуществляемой автомобильным транспортом, от маршрута следования на расстояние более 50 км (в случае установления такого маршрута контролирующим органом государства – члена Союза) при перевозке объекта отслеживания по территории этого государства-члена;

- указанный параметр может изменяться контролирующим органом в зависимости от условий перевозки;

- отклонение перевозки от установленного маршрута фиксируется в информационной системе национального оператора, осуществляющего отслеживание перевозки.

В этой связи отмечаем, что в соответствии с преамбулой к Соглашению государства – члены Союза при его применении стремятся к расширению использования современных технических и технологических решений при организации перевозок по территориям государств – членов Союза, а также к минимизации применения мер таможенного и иных видов государственного контроля в отношении товаров, перевозимых по таможенной территории Союза.

Кроме того, положениями пункта 4 статьи 2 Соглашения предусмотрено, что:

- при использовании навигационных пломб для отслеживания перевозок формы таможенного и иных видов государственного контроля, а также меры, обеспечивающие проведение такого контроля, в процессе перевозки объектов отслеживания по территориям государств-членов применяются по решению контролирующего органа в случаях, определенных исходя из принципа выборочности таких форм и мер, в том числе с использованием системы управления рисками, в целях минимизации досмотра (осмотра) содержимого грузовых емкостей транспортных средств (абзац первый);

- информация, получаемая при отслеживании перевозок, используется в целях минимизации мер контроля со стороны таможенных и иных контролирующих органов (абзац шестой).

Также полагаем, что использование навигационных пломб, как нового механизма контроля, в совокупности с возможностью сохранения права контролирующих органов применять такие дополнительные меры контроля как установление маршрута следования товаров, создаст риски возникновения дублирующих требований и процедур для субъектов предпринимательской деятельности.

Учитывая тот факт, что наложение навигационной пломбы позволит контролирующим органам проследить маршрут движения подлежащих отслеживанию товаров и целостность грузовых помещений (отсеков) транспортного средства, а субъектам предпринимательской деятельности сохранить на существующем уровне или снизить логистические издержки, представляется целесообразным:

- рассмотреть при подготовке проекта решения Коллегии ЕЭК «О порядке совершения таможенных операций, связанных с установлением, изменением и соблюдением маршрута перевозки товаров, установленного в отношении товаров, помещенных под таможенную процедуру таможенного транзита», компетенция Комиссии на принятие которого предусмотрена пунктом 7 статьи 344 Таможенного кодекса Союза, вопрос об указании в нем нормы о том, что в случае отслеживания перевозки с использованием навигационных пломб маршрут следования не устанавливается, либо установления исчерпывающего перечня оснований установления маршрута следования в данном случае;

- установить в подпункте «в» пункта 1 проекта решения Коллегии Комиссии предельное (минимальное) расстояние отклонения от маршрута перевозки, которое может быть сокращено (изменено) контролирующим органом для рассмотрения в качестве нештатной ситуации;

3. Согласно подпункту «е» пункта 1 проекта решения:

- к нештатным ситуациям, возникшим в пути следования (перевозки) по территориям государств – членов Союза, относится непоступление оператору, осуществляющему отслеживание перевозки, сообщений, содержащих технологических данных навигационной пломбы, на протяжении 2 подряд периодов информационного взаимодействия между навигационной пломбой и национальным оператором, в информационной системе которого зарегистрирована такая навигационная пломба (фиксируется в информационной системе национального оператора, осуществляющего отслеживание перевозки):

1 раз в 15 минут (для перемещения по территории Республики Беларусь);

1 раз в полчаса (для перемещения по территории Республики Армения и Кыргызской Республики);

1 раз в час (для перемещения по территориям Республики Казахстан и Российской Федерации).

- указанный параметр может изменяться контролирующим органом в зависимости от условий перевозки.

Вместе с тем полагаем, что неограниченная возможность изменения контролирующим органом указанного параметра создает риски широты усмотрения при применении данного положения, а также неравных условий ведения предпринимательской деятельности для хозяйствующих субъектов и возникновения для них на практике избыточных требований и ограничений.

В этой связи предлагаем дополнительно проработать указанное положение на предмет корректировки формулировки в части установления пределов возможного сокращения контролирующим органом продолжительности периодов информационного взаимодействия между навигационной пломбой и национальным оператором.

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

Департаментом-разработчиком в качестве групп лиц, на защиту интересов которых направлен проект решения, указаны:

- декларанты товаров, помещаемых под таможенные процедуры;
- лица, принимающие участие в перевозках товаров в рамках взаимной торговли;
- контролирующие органы и их должностные лица;
- лица Союза, являющиеся перевозчиками, уполномоченными операторами (органами) и национальными операторами.

Департаментом-разработчиком **указан полный 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 в качестве адресатов регулирования департаментом-разработчиком указаны:

- участники внешнеэкономической деятельности, являющиеся декларантами товаров;
- лица, принимающие участие в перевозках товаров в рамках взаимной торговли;
- контролирующие органы и их должностные лица;
- лица Союза, являющиеся перевозчиками, уполномоченными операторами (органами) и национальными операторами.

По мнению департамента-разработчика, воздействие проекта решения на адресатов регулирования ожидается положительным ввиду того, что оно позволит полноценно применять отслеживание с использованием навигационных пломб в соответствии с Соглашением.

Департаментом-разработчиком **указан полный перечень адресатов регулирования, а также надлежащим образом описано воздействие, оказываемое регулированием на его адресатов.**

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

По информации департамента-разработчика, проектом решения предусматривается определение относимых к нештатным ситуациям случаев, возникших в пути следования (перевозки) по территориям государств – членов Союза.

Содержание устанавливаемых для адресатов регулирования обязательных правил поведения департаментом-разработчиком **указано надлежащим образом.**

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

Департаментом-разработчиком отмечено, что проект решения является принципиальным элементом реализации механизма отслеживания перевозок, предусмотренного Соглашением, поскольку введение отслеживания перевозок невозможно без определения случаев, возникших в пути следования (перевозки) по территориям государств – членов Союза и относимых к нештатным ситуациям.

Департаментом-разработчиком **надлежащим образом** раскрыта причинно-следственная связь между принятием проекта решения и достижением целей регулирования.

6. Сведения о рассмотренных альтернативах предлагаемому регулированию.

По информации департамента-разработчика, в качестве альтернативного варианта регулирования рассматривалась возможность определения положений проекта решения непосредственно в рамках Соглашения. Вместе с тем

государствами – членами Союза был поддержан подход по установлению указанных норм в отдельном решении Коллегии Комиссии.

Департаментом-разработчиком **надлежащим образом рассмотрены альтернативные варианты предлагаемому регулированию**, а также обоснована оптимальность варианта регулирования, предусмотренного проектом решения.

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

По мнению департамента-разработчика, принятие проекта решения:

- не приведет к дополнительным расходам субъектов предпринимательской деятельности, которые будут осуществлять перевозки товаров с использованием навигационных пломб;

- позволит реализовать Соглашение, одной из основных целей которого является минимизация применения мер таможенного и иных видов государственного контроля в отношении предусмотренных Соглашением товаров, перевозимых по таможенной территории Союза, которая позволит сократить длительность перевозок и, как следствие, связанные с этим издержки участников внешнеэкономической деятельности.

Вместе с тем в соответствующем разделе информационно-аналитической справки, в случае сохранения соответствующих положений проекта решения в представленной редакции, предлагается указать, что **дополнительные финансовые расходы, трудозатраты и иные издержки могут возникнуть у субъектов предпринимательской деятельности** в связи с рисками:

- увеличения числа нештатных ситуаций в результате применения дублирующей контрольной меры в виде установления маршрута следования;

- использования большего числа навигационных пломб для отслеживания одной перевозки в результате установления требований по уменьшению продолжительности периодов информационного взаимодействия между навигационной пломбой и национальным оператором.